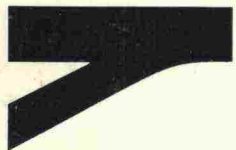


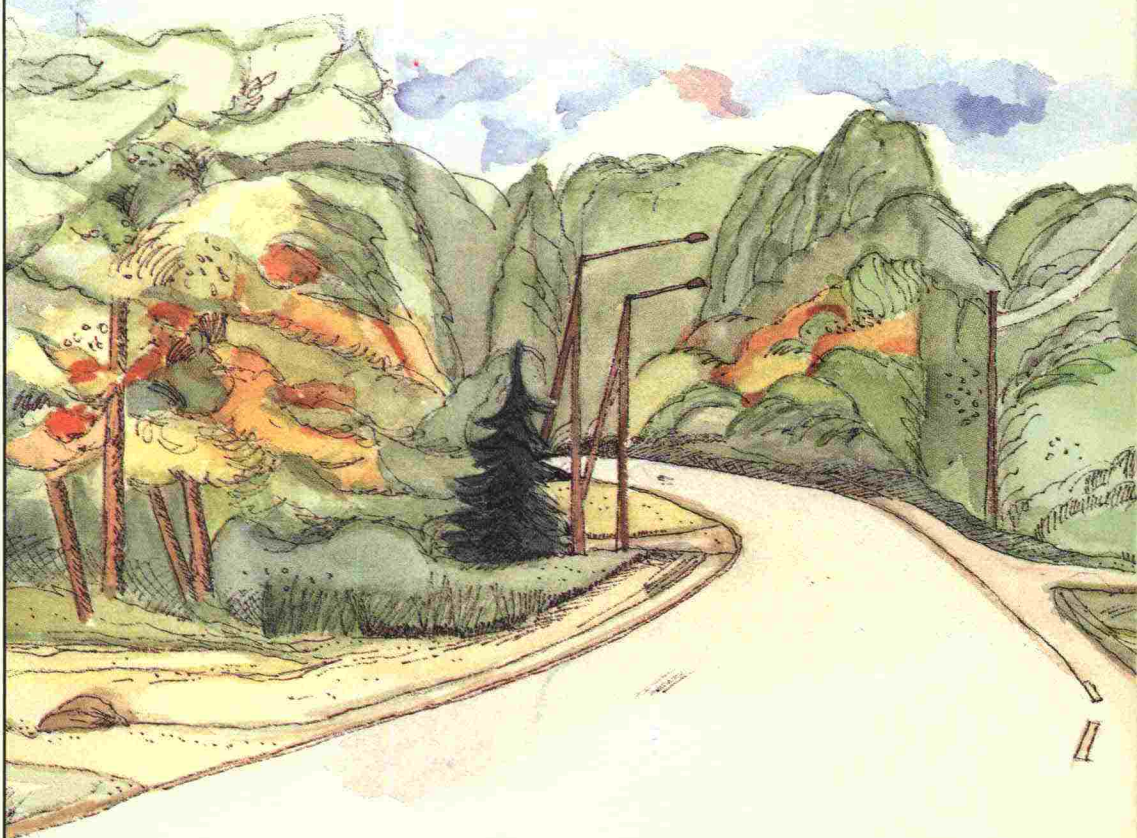
957203



Tielaitos

Suuri Rantatie

Maisemanhoidon yleissuunnitelma museotielle
mt 351



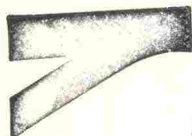
Kouvola 1995

Tielaitos

Kaakkois-Suomen
tiepiiri

08 TIEH/Kas

08 TIEL/Kas



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 950763
Nidenro: 951203

Tielaitos

Suuri Rantatie

Maisemanhoidon yleissuunnitelma museotielle mt 351

Kouvola 1995

Tielaitos

Kaakkois-Suomen tiepiiri

TIEL

© Tielaitos

Paino

Helsinki 1995

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45101 Kouvola

Puhelinvaihte (951) 7761

© Maamittauslaitos/lupa nro 104/MAA/95

Tiivistelmä

Museotiejakso Tallinmäestä Virojoelle eli maantie 351 on pisin ja parhaiten säilynyt osa Suurta Rantatietä. Tämän jo keskiajalta peräisin olevan tien historia on saanut alkunsa 1340-luvulla ratsupolkuna, jota pitkin kuljettiin Turusta Viipuriin. Sitten tien varrella on ollut kestikievareita matkustajien kyydittämistä varten ja se on toiminut niin postin kuin sotilaidenkin kulkureitinä. Tielle on rakennettu siltoja ja sitä on oikaistu ja levennetty - kuitenkin niin, että se on säilyttänyt pääosin entisen linjauksensa. Suuri Rantatie toimi valtatie numero 7 aina vuoteen 1966 asti. Tämä Haminan Tallimäen ja Virojoen välinen maantie 351 valittiin v. 1982 valtakunnalliseksi museotiekohteeksi.

Suuri Rantatie sijoittuu pienipiirteiseen ja vaihtelevaan maisemaan. Jyrkkämutkainen tie kiertele merenlahtien ja jokilaaksojen sekä metsäselänteiden välissä kuuden idyllisen kylän kautta. Tieympäristön maisemanhoidon yleissuunnitelma antaa suosituksia tien kunnossapitäjille ja yksityisille maanomistajille maisemakuvan monipuolistamiseksi nykyisestäään. Peltojen umpeenkasvu, pensoittuneet tienvarret, autioituneet ja rappeutuneet tilat ja maisemaa rumentavat avohakkuut ovat muuttaneet tienvarsimaismaa. Yleissuunnitelman tavoitteena on palauttaa museotien ympäristölle sen entisaikainen maisemallinen kuva ja kohottaa sen arvoa kulttuurihistoriallisena kohteena. Luonnonsuojelunäkökohdat sekä perinnebiotooppien hoito on myös otettu suunnitelmassa huomioon. Tiellä on suuri merkitys ulkoilijoille ja pyöräilijöille mielenkiintoisena reittinä. Matkailijoille tie tarjoutuu vaihtoehtoisena matkailu- ja maisematienä, jonka varrella oleviin kyliin voi pysähtyä.

Maisemanhoitotoimenpiteet keskittyvät kylämaisemien, liittymien, levähdysalueen sekä maisemallisesti tärkeimpien metsäisten jaksojen hoitoon. Koko tien pituudelta esitetään metsäkuviokohtaisia hoitotoimenpidesuosituksia seuraavia suunnitteluvaiheita (mm. tilakohtainen metsätaloussuunnitelmien laadinta) varten. Yksityiset maanomistajat voivat halutessaan hyödyntää näitä yleisohjeita laatiessaan suunnitelmia omien metsiensä ja pihojensa hoidosta. Maisemanhoitosuunnitelmassa esitetään periaatteita metsän- ja maisemanhoidosta nimenomaan tiemaiseman näkökulmasta. Metsän uudistamisesta, pienpuuston hoidosta, maisemapuiden käytöstä ja näkymien avaamisesta esitetään kuvin havainnollistettuja esimerkkejä. Tärkeimmistä toimenpidekohteista on laadittu yksityiskohtaisempia suunnitelmia ja havainnekuvia.

Tämä maisemanhoitosuunnitelma on perusta tuleville museotien ympäristöä koskeville suunnitelmille ja sen laatimisessa ollaan oltu yhteydessä tiepiirin lisäksi maaseutukeskukseen, metsälautakunnan suunnittelijoihin sekä kylien asukkaisiin, joiden toiveita on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon.

Alkusanat

Kaunis tienvarsimaisema on harmoninen kokonaisuus, jossa ympäröivä maisema avautuu tiellä kulkijalle elämyksellisesti ja tekee matkan mielenkiintoiseksi. Hoidettu ja ympäristöönsä sopiva tie antaa edustavan kuvan seudun kulttuurista ja luonnosta. Museotie on vehkalahtelaisten ja virolahtelaisten jokapäiväistä ympäristöä, jonka kauneutta tulee vaalia.

Suuren Rantatien maisemanhoidon yleissuunnitelma on syntynyt tarpeesta kiinnittää enemmän huomiota tienvarsien näkymien laatuun. Se palvelee ensisijaisesti tien kunnossapitoa ja tieympäristön säännöllistä hoitoa. Yleissuunnitelman tavoitteena on hoitaa ja kehittää museotiekohteen kulttuurihistoriallista ja maisemallista arvoa. Sen toivotaan innostavan yksityisiä maanomistajia omien metsiensä ja tilojensa maisemanhoidossa. Esitetyt toimenpidesuosituksot eivät sido maanomistajia, vaan pyrkivät antamaan periaatteellisia suosituksia ja ideoita tieympäristön maisemanhoidon näkökulmasta. Työn taustaksi yleissuunnitelmassa on Suuren Rantatien historiasta oma erillinen lukunsa, joka on Kimmo Antilan käsialaa.

Maisemanhoidon yleissuunnitelmaa on laadittu vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa ja ideoitu uusia yhteistyömuotoja mm. tiepiirin, maaseutusekueksen ja metsälautakunnan kesken. Työn taustalla on ollut mukana laaja sidosryhmä, johon on kuulunut edustajia Kaakkois-Suomen tiepiirin lisäksi Kymenlaakson liitosta, Kymenlaakson maaseutukeskuksesta, Etelä-Karjalan metsälautakunnasta, Kymenlaakson maakuntamuseosta ja Kymenlaakson lintutieteellisestä yhdistyksestä. Jatkosuunnittelu on myös käynnistynyt hyvin. Seuraavana vaiheena alkaa mm. tilakohtaisten metsätoussuunnitelmien teko, johon tämä suunnitelma antaa hyvän pohjan.

Maisemanhoidon yleissuunnitelman ovat laatineet metsänhoitaja Tiina Saukkonen ja maisema-arkkitehti Marja Oittinen LT-Konsultit Oy:stä Kaakkois-Suomen tiepiirin toimeksiantona. Tiepiirissä työn valvonnasta on vastannut maisemanhoidon valvoja Hannu Kallio ja diplomi-insinööri Taru Pottinkara.

Huhtikuussa 1995
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ

ALKUSANAT

1	SUURI RANTATIE	7
1.1	Suunnittelualueen yleiskuvaus	7
1.2	Suuren Rantatien historia (Kimmo Antila)	10
2	YLEISSUUNNITELMAN TAUSTAA JA MAISEMANHOIDON TAVOITTEET	17
3	MAISEMANHOITOMENETELMÄT	19
3.1	Tiemaiseman arviointi- ja suunnittelutapa	19
3.2	Metsänhoidon periaatteet	19
3.3	Tiemaiseman hoidon periaatteet	25
4	MAISEMANHOITOSUUNNITELMA	33
4.1	Haminan liittymä - Rakila	33
4.2	Rakila - Mäntlahti	39
4.3	Mäntlahti - Klamila	44
4.4	Klamila - Ravijoki	49
4.5	Ravijoki	52
4.6	Ala-Pihlaja	56
4.7	Pyterlahti - Virojoki	61
5	JATKOTOIMENPIDESUOSITUKSET	66
	LÄHDEKIRJALLISUUS	68

1 SUURI RANTATIE

1.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Suuri Rantatie eli Vanha Viipurintie - nykyiseltä nimeltään maantie 351 sijoittuu Haminan Tallimäen ja Virojoen kirkonkylän väliin. Sen tarkka pituus on 35,2 km. Maisemanhoidon yleissuunnitelman tarkastelu on esitetty aloittaen Haminan puoleisesta päästä ja päättyen Virojoelle. Tie sijaitsee Vehkalahden ja Virolahden kunnissa. Suuren Rantatien varressa on 6 kylää ennen Virojokea: Rakila, Mäntlahti, Klamila, Ravijoki, Ala-Pihlaja ja Pyterlahti.

Alueen maisemarakenne on monimuotoinen koostuen pitkistä selännejaksoista, kyläalueista ja viljavista kulttuurimaisemista. Tiemaisema on alku- ja loppupäässä keskijaksoa monipuolisempaa ja kasvillisuudeltaan rehevää. Kyläalueet, tienvarren pihapiirit ja pienet tilat ovat päässeet rappeutumaan, mistä osoituksena on heikko hoitotaso. Pihapiireistä löytyy paljon erilaisia koristekasveja ja erityisesti jalopuita, jotka viihtyvät hyvin alueella.



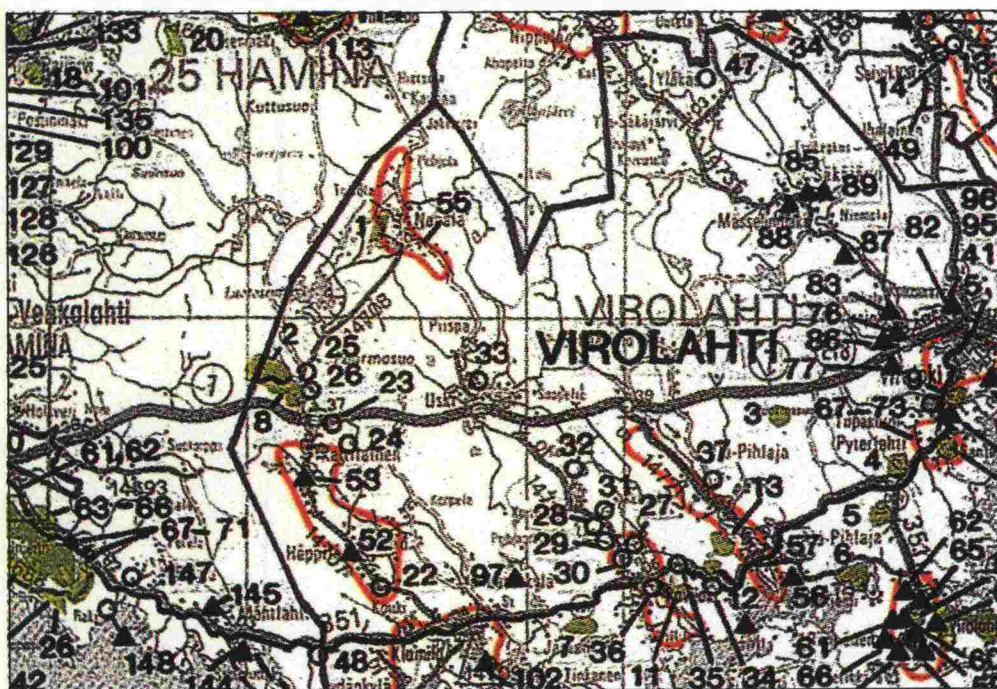
Kuva 1 Suuri Rantatie mutkittelee Vehkalahden ja Virolahden rannikkokylälien kautta. Kylät ja pellot sijoittuvat metsäselänteiden väliin laaksoihin.

Tie noudattelee hyvin maaston muotoja ja on geometrialtaan yllätyksellinen. Vieraalle kulkijalle nopeusrajoitus (60 km/h) riittää hyvin, mutta paikalliset ajavat reilusti tätä nopeammin. Levähdysalueita tiejaksolla on vain yksi Haminan puoleisessa päässä, jossa on myös opastus tiemuseokohteesta. Seudun metsät ovat sienestäjien ja marjastajien suosiossa. Syksyisin auto-

ja on pysäköity miltei jokaiseen metsätienhaaraan tai levikkeelle, mikä osoittaa pysähdykseen sopivien levikkeiden tarpeellisuutta tien varressa. Tie on myös suosittu pyöräilyreitti ja osa valtakunnallista pyöräilyreitistöä.

Tieympäristön metsät ovat hyväkuntoisia. Mitään normaalia poikkeavia metsätuhoja ei ole havaittavissa. Puuston kehitysluokkajakauma on melko tasainen - uudistusaloja, taimikoita ja uudistuskypsiä sekä kasvatusvaiheen puustoja on suurinpiirtein yhtä paljon. Vanhimmat puustot sijoittuvat useimmiten asutuksen läheisyyteen. Karummilla metsäselänteillä on tehty paikoin laajojakin uudistushakkuita. Koko tieympäristöä leimaa hoitamaton ilme koska tärkeät näkymät ovat päässeet umpeutumaan ja tienreunapuusto on vesioittunutta. Monimuotoinen ja vaihteleva tienvarsimaisema on muuttunut monotoniseksi.

Tieympäristön luonto-, maisema ja kulttuurihistorialliset kohteet selvitettiin v. 1994 aikana tehdyssä ympäristön tila -selvityksessä. Merkittävimpiä näistä kohteista ovat Lupinlahti, joka on valtakunnallisen lintuvesiohjelman kohde sekä lukuisat tienvarren kyläalueille sijoittuvat esi- ja kulttuurihistorialliset kohteet. Erityisen arvokasta rakennuskantaa on Pyterlahden kylällä. Suuri Rantatie itsessään on luokiteltu merkittäväksi kulttuuriympäristöksi koko tieosuudeltaan.



Kuva 2 Ympäristön arvokohteet. Ote ympäristön tila- selvityksen kartasta ja siihen liittyvästä kohdeluettelosta.

kart- ta	tie- lk.	tienro	kunta	kohteen kuvaus
1	mt	351	Vehkalahti	Suuri lupinmäki, näköalapaikka, hirsikämpä ja joulutapahtu- mapaikka, vahaa kalliomännikköä
26	mt	351	Vehkalahti	Lupinlahti, valtakunnallisen lintuvesiohjelman kohde
27	mt	351	Vehkalahti	seutukaavassa oleva suojelun arvoinen harjualue, harjusaaria
60	mt	351	Vehkalahti	Jähinniemen sisäosan silokalliot, kalliokohokkia, kuluneita
61	mt	351	Vehkalahti	Silokallioita, kuluneita
62	mt	351	Vehkalahti	laajoja ja kuluneita silokalliopintoja
63	mt	351	Vehkalahti	kupera jäkäläpeitteinen avokallio
64	mt	351	Vehkalahti	kotkansiipikasvusto, laajenemassa tienpenkalle
65	mt	351	Vehkalahti	2 istutettua saarnea
66	mt	351	Vehkalahti	Mustavuoren kallioalue, jyrkänteitä
67	mt	351	Vehkalahti	Silokalliojono, siirtolohkareita
68	mt	351	Vehkalahti	Lupinlahden rannan tervaleppälehto, prof. Kujalan koeala v. 1924 "Tervaleppä Suomessa"
69	mt	351	Vehkalahti	Pieni Lupinmäki, kallio, jolta kaunis näköala Lupinlahdelle
70	mt	351	Vehkalahti	Hunkerinvuori, jyrkkä kalliokumpu, näköala Kotkaan saakka
71	mt	351	Vehkalahti	Myllyvuori, avokalliovuori, laaja kivikehä, kalliokasvillisuutta
144	mt	351	Vehkalahti	Mäntlahden hovi, 1851
145	mt	351	Vehkalahti	Riissuo, Sulo Mäkelän ateljee ja asuintalo, 1950 I-vaihe
147	mt	351	Vehkalahti	Pistoolikivet, kiviin liittyy rosvotarinoita ja perimätietoa
148	mt	351	Vehkalahti	Brakilan kartano, 1836
4	mt	351	Virolahti	Pyterlahden tammi, luonnonmuistomerkki
7	mt	351	Virolahti	Huuperinvuori, 20 ha
9	mt	351	Virolahti	Siipioravanvuori, 45 ha
10	mt	351	Virolahti	Lapinvuori, 37 ha
11	mt	351	Virolahti	Vahtivuori, 13 ha
12	mt	351	Virolahti	Haakelinkangas, 50 ha
16	mt	351	Virolahti	Kirkontura-Vilkkiläntura, valtakunnallinen lintuvesiohjelma
34	mt	351	Virolahti	Niemistö, esihistoriallinen asuinpaikka, I lk
35	mt	351	Virolahti	Viipurin portti, kivikautinen asuinpaikka, II lk
36	mt	351	Virolahti	Hietsilanmäki, kivikautinen asuinpaikka?, II lk
48	mt	351	Virolahti	Sydänkylä, hiidenkruas, II lk
57	mt	351	Virolahti	Yksiaukkoinen kiviholvisilta, 1916
66	mt	351	Virolahti	Rajakivi "Heijarin kivi", 1722
67	mt	351	Virolahti	Salpalinja 1940-luku
68	mt	351	Virolahti	Lounais-Karjalan kansanopisto, al. 1873
69	mt	351	Virolahti	Jukola, alunperin kouluna ollut rakennus, 1927
70	mt	351	Virolahti	Rajas, talo, vanhimmat osat 1700-luvulta
71	mt	351	Virolahti	Räty, talo 1800-luvun puoliväli
72	mt	351	Virolahti	Pyterlahden kartano, 1870-luku
73	mt	351	Virolahti	Kansakoulu ja ympäristö, 1872
74	mt	351	Virolahti	Sirkkiä, jugenditalo 1909
75	mt	351	Virolahti	Ala-Nakari, 1800-luvun alku/1900-luvun alku
78	mt	351	Virolahti	Kaksiaukkoinen kiviholvisilta, 1916
79	mt	351	Virolahti	Louhela, asuinrakennus 1910
80	mt	351	Virolahti	Kansakoulu, 1893-1904
81	mt	351	Virolahti	Koskela ns. lääkäritalo, 1900-luvun alku
97	mt	351	Virolahti	Kummikirkon kivet, piilokirkko pikkuvihan aikana
102	mt	351	Virolahti	Klamilanlahden louhos

1.2 Suuren Rantatien historia (Kimmo Antila)

"Virolahden pitäjässä mutkittellee maantie matalia mäkiä ja aukeita leveitä laaksoja myöten. Kivimöhkäleet ovat luonnon voimat vallattomasti heitelleet ympäri maata ja siellä täällä näkyy jyrkkiä rapautuvia vuoren rinteitä tahi loivia paasia." (Salenius, J., *Niitä näitä Itä-Suomesta*. Helsinki 1877)

Suuren Rantatien varhaisvaiheet

Turusta Viipuriin Suomenlahden rantamaita pitkin johtava Suuri Rantatie on eräs tärkeimpiä historiallisia maanteitämme. Suuri Rantatie sisältyy myös vanhimpaan kirjalliseen lähteeseen Suomen tieverkosta, Kustaa Vaasan sihteerin Jaakko Teitin vuosina 1555-1556 laatiman valitusluettelon yhteyteen sijoitettuun luetteloon "paikoista, joihin kuningas aikoo asettaa voutejaan". Tiestä on myös muutamia yksittäisiä lähdemainintoja 1400-luvulta.

Varsinais-Suomessa Rantatie muodostui Turun lähiympäristöön myöhäisellä rautakaudella (800-luvulla) ja varhaisella keskiajalla (1100-luvulla) yhdistäneistä paikallisteistä, kuten Jaakko Masonen on väitöskirjassaan Hämeen Härkätiestä todennut. Turun ja Viipurin välisenä kaukoreittinä tie on kuitenkin hieman nuorempi. Suuri Rantatie on ollut yhteisesti ylläpidetty kaukoliikenteen reitti 1300-luvulta alkaen.

Tien muotoutumisen takarajana on aiemmin pidetty Viipurin linnan perustamisvuotta 1293; mutta nykytutkimuksen mukaan tie voidaan kaukoreittinä ajoittaa vasta 1340- ja 1350-luvuille. Tapio Salminen on topografisin, asutuksellisin ja ennenmuuta hallinnollisin perustein ajoittanut tien muotoutumisen Turun ja Viipurin väliseksi yleiseksi tieksi ja kaukoreitiksi 1340-1350-luvuille, jolloin sekä Turun että Viipurin linnat olivat saman käskynhaltijan alaisuudessa. Tien vakiintumisesta juuri tänä ajankohtana todistavat myös Padisten sistersiläisluostarin omistukset ja uudisraivaukset. Uudenaan asutus ja hallinnolliset järjestelmät vakiintuivat 1370-luvulla, jolloin Suuresta Rantatiestä tuli viimeistään kirkolta kirkolle johtanut talonpoikien yhteisesti ylläpitämä kaukoliikenteen maantiereitti.

Kuninkaantie vai Rantatie?

Suuresta Rantatiestä usein käytetty nimitys kuninkaantie on alunperin tienpidollinen, tien rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyvä termi. Se mainitaan ensimmäisen kerran vuoden 1735 asetuksessa ja se on tarkoittanut alkujaan muita yleisiä maanteita tärkeämpää maakuntien välistä tieyhteyttä. Kuninkaantie-nimitys on kuitenkin ollut yleisnimitys useille tieyhteyksille, ei yksinomaan Turun ja Viipurin väliselle tielle. Kuninkaantie-nimityksillä ollaan myös myöhemmin haluttu luoda mielikuvia tiellä matkanneista kuninkaista.

Turun ja Viipurin välisestä tiestä historiallisissa lähteissä useimmiten käytetty nimitys on Suuri Rantatie. Myös muita nimiä, kuten Postitie tai Suuri maantie, on käytetty vuosisatojen varrella. Kuninkaantie-nimitys on vasta

viime vuosikymmeninä vakiintunut yleiseen käyttöön. Tähän ovat vaikuttaneet muutamat paikallishistoriat, joissa nimeä on käytetty, sekä ennenmuutaa yhteispohjoismainen "Kungsvägen-Kuninkaantie" -nimellä kulkeva matkailuhanke.

Ratsupolusta valtatieksi

Suuri Rantatie oli alunperin vain kapea ratsupolku, mutta tien suurien siltojen ylläpito vaati jo varhain laajaa yhteistyötä. Keskiaikaisissa maanlaeissa yleisten teiden ylläpito määrättiin talonpoikien yhteiseksi veroluonteiseksi velvollisuudeksi, jollaisena se pääosin säilyikin aina itsenäisyyden ajan ensimmäiselle vuosikymmenelle asti. Talonpojat kunnostivat ja rakensivat tien ja sen sillat.

Rantatien merkitystä kaukoreittinä korostavat sen varrelle järjestetty kyytilaitos ja postitalot. Kestikievarijärjestelmä piti huolta matkustajien kyydittämisestä ja kestittämisestä. Kyydityksistä pitivät huolta paikalliset maanomistajat manttaaliin sidottuina rasituksina. Kyytijärjestelmän pohja luotiin jo keskiajalla, jolloin järjestelmää käytettiin kruunun asioissa liikkuneiden kyyditykseen. Kyytijärjestelmä vakiintui vuonna 1649 annetulla asetuksella, jonka mukaan kaikkien yleisten teiden varsille tuli perustaa kestikievareita kahden peninkulman välein. Postinkuljetus järjestettiin Rantatien varrelle jo varsin varhain. Suomen ensimmäinen postilinja avattiin tielle vuonna 1638.

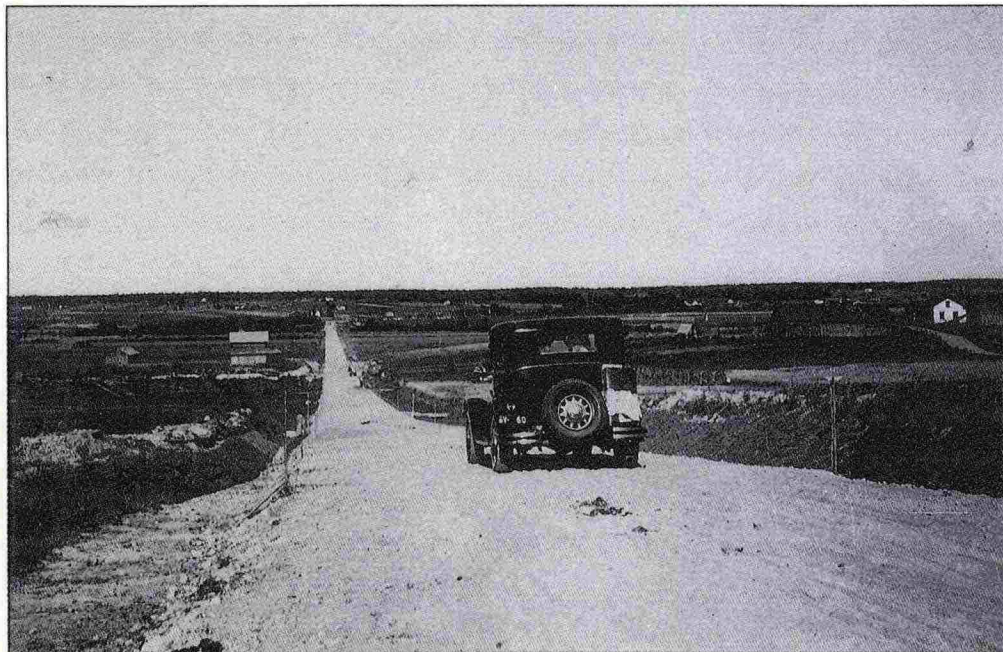
Suuren Rantatien kukoistusaikaa oli erityisesti 1700-luvun alku, jolloin tie oli osa Tukholman ja Pietarin välistä tietä. Tietä käyttivät tällöin niin diplomaatit, sotilaat kuin matkailijatkin. Suuren Pohjansodan (1700-21) aikana Rantatie joutui raskaiden sotilasjoukkojen tallaamaksi. Vuoden 1721 Uudessa-kaupungissa tehdyssä rajanvedossa Haminan itäpuolinen osuus jäi Venäjälle. Haminaan perustettiin linnoitus turvaamaan rajaa. Samalla rakennettiin Rantatietä korvaamaan tie Haminasta Lappeenrantaan. Turun rauhan jälkeen (1743) raja siirrettiin Kymijokeen ja rajanylityspaikka siirtyi nykyisen Ruotsinpyhtään ja Pyhtään väliselle Ahvenkoskelle. Tien Venäjän puoleisen osuuden merkitys väheni joksikin aikaa. Haminan ja Viipurin väliseltä osuudelta lakkautettiin toistaiseksi postitalot ja kestikievarit. Ruotsin valtakunnan virallinen tie johti tällöin Haminasta Lappeenrantaan ja sieltä edelleen Venäjän puolelle Viipuriin.

Vuonna 1809 Suomi liitettiin Venäjän yhteyteen autonomisena suuriruhtinaskuntana. Vuonna 1812 edellisen vuosisadan rajanvedoissa Venäjälle menetetty "Vanha Suomi" liitettiin samalla jälleen muun Suomen yhteyteen. Helsingin ja Pietarin välisestä tiestä tuli tärkeä hallinnon väylä. Rantatie nousi jälleen uuteen kukoistukseensa. Koska Viipurin läänin halki johtaneella Rantatiellä ei ollut virallista asemaa moniin vuosikymmeniin, jouduttiin tiellä aloittamaan kunnostustyöt. Viipurin kaupungissa ja sen läheisyydessä uusittiin siltoja ja 1860-luvulla rakennettiin kivilta myös Virojoen yli. 1850-luvulla Haminan ja Viipurin väliselle tieosuudelle tehtiin myös oikaisuja

ja tietä levennettiin. Tie säilytti kuitenkin pääosin entisen linjauksensa. Tien pintausta parannettiin punertavalla kivimurskalla 1820-luvulta alkaen. Tie saikin kosolti kiitosta ulkomaisilta matkailijoilta.

Autonomian ajalla Rantatien kilpailijoiksi nousivat rannikon höyrylaivaliikenne ja vuonna 1870 valmistunut Riihimäki-Viipuri-Pietari -rautatie. Uudet liikennemuodot eivät silti kokonaan syrjäyttäneet maantieliikennettä, ainoastaan pitkänmatkan liikenteessä niillä oli erityistä merkitystä.

Viipuri oli Suomen itsenäistyessä maan toiseksi suurin kaupunki. Sen liikenneoloihin oli kiinnitettävä autoistumisen alkuaikoina jälleen entistä suurempaa huomiota. 1930-luvun valtatesuunnitelmissa Helsingin ja Viipurin välistä tieyhteyttä pidettiin Helsinki-Turku tien ohella kaikkein kiireellisimmän rakennettavana valtatieenä. Vuonna 1936 laadittiin suunnitelmat tien oikaisemisesta Vehkalahden ja Virojoen välillä. Oikaisua ei kuitenkaan ehditty aloittaa ennen talvisodan syttymistä.



Kuva 3 Unelma suorista valtateistä syntyi 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa. Uudet tiet rakennettiin mahdollisimman suoriksi. Kuva Pyhäjoen sillan rakentamisen yhteydessä tehdyltä tieoikaisulta vuodelta 1938. Kymen tiepiirin kuva-arkisto.

Helsingin ja Viipurin välinen tie numeroitiin vuonna 1938 valtatieksi numero 7. Autoliikenteen kasvua tiellä kuvaa myös se seikka, että tie otettiin kokonaan valtion välittömään hoitoon, eli Viipurin läänin alueella Viipurin tie- ja vesirakennuspiirin hoidettavaksi, vuodesta 1933 alkaen. 1930-luvulla tehtiin autoliikenteen kasvun vuoksi Vehkalahden ja Virolahden välisellä tieosuudella muutama tieoikaisu, mm. Klamilan Koukin mutka oikaistiin aivan vuosikymmenen alussa. Pahimpia kaarteita ja mäkiä lukuunottamatta tien linjaus säilyi entisellään.

Virolahden ja Vehkalahden välinen tieosuus päällystettiin vuonna 1962 ja samalla sen pahimpia mutkia oiottiin ja mäkiä laskettiin. Toimenpiteet olivat kuitenkin niin vähäisiä, että tien linjaus ja geometria säilyi yhä lähes entisessä muodossaan. Vehkalahden ja Virolahden välinen vanha tieosuus säilyi osa valtatie numero seitsemää aina vuoteen 1966 asti, jolloin uusi suora tieosuus Haminasta Vaalimaalle valmistui. Vanha Rantatien osuus jäi ennalleen paikallisliikenteen käyttöön.

Suuri Rantatie museotiekohteena

Suuresta Rantatiestä on museoitu kaikkiaan kuusi eri kohdetta, jotka ovat:

1. Halikon vanha silta (isosilta), museosilta. Halikko.
2. Fagervikin tie, museotie. Inkoo.
3. Espoon kartanon silta (Sagbro), museosilta. Espoo.
4. Savukosken silta, museosilta. Ruotsinpyhtää/Pyhtää.
5. Salmen silta, museosilta. Vehkalahti/Hamina.
6. Tallimäki-Virojoki tie (mt 351), museotie. Vehkalahti-Virolahti.

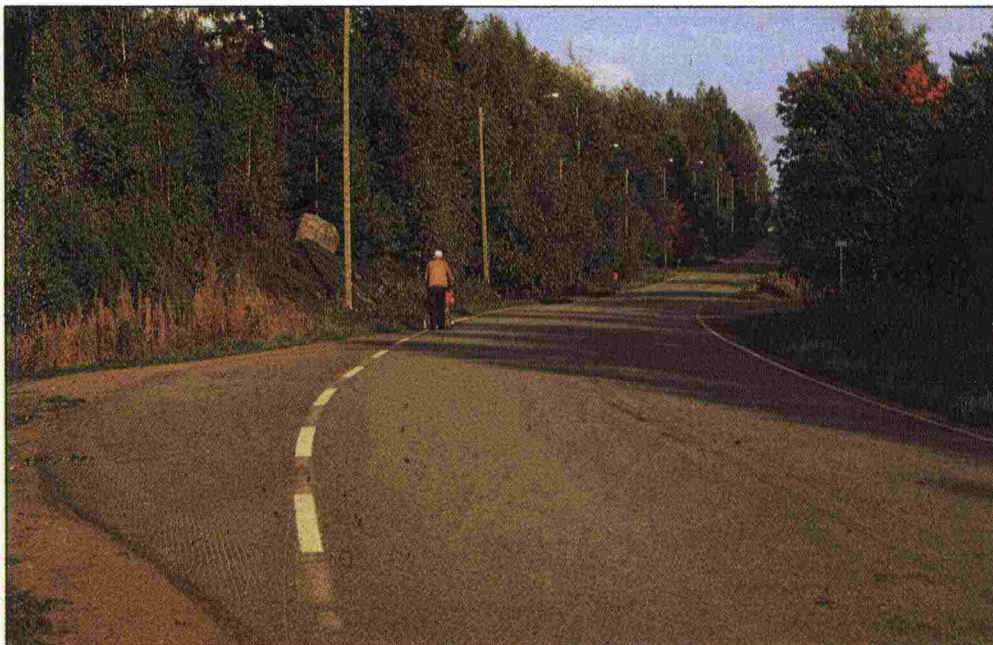
Suuri Rantatie on säilytetty museointihetken asussa. Sen geometriaa, linjausta tai pintausta ei muuteta, ellei liikenneturvallisuus sitä erityisesti vaadi. Museotie ja sen sillat on viitoitettu erityisellä opastusmerkinnällä. Siihen liittyy myös levähdysalue, jossa erityisillä opaskilvillä esitellään kohteen historiaa suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja saksaksi. Suuri Rantatie on tielaitoksen kunnossapitämä, liikenteelle avoin yleinen tie, jonka hoidosta vastaa Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Museotieosuus maantiellä 315 välillä Tallimäki-Virojoki

Haminan Tallimäen ja Virojoen kirkonkylän välinen, 35,2 km pitkä, nykyinen maantie numero 315 valittiin valtakunnalliseksi tiemuseokohteeksi vuonna 1982. Tie on yksi pisimmistä museoteistä ja se esittelee oivalla tavalla vanhan tien kaarteita ja kulkua maastoa noudatellen.

Rantatien vanhempi linjaus, joka on jäljitettävissä 1700-luvun kartta-aineiston avulla on osittain raunioituneena tai syrjään jääneinä tieosuuksina koko museotieosuuden varsilla. Tiemuseo inventoi kesällä 1991 koko Turun ja Vaalimaan välisen Suuren Rantatien linjauksen. Seuraava esitys perustuu inventoinnin tuloksiin ja siinä tarkastellaan niin museotien linjausta maastossa kuin myös Suuren Rantatien vanhimpia linjauksia museotieosuuden varrella.

Osa vanhemmista linjauksista on käytössä kylien halki vievinä tieosuuksina, mutta suuri osa syrjäängäineistä osuuksista on raunioitunut. Seuraavassa käytetään rinnakkain nimitystä museotie ja maantie 315 erotuksena tien vanhimmista linjauksista.



Kuva 4 Vanha tielinja poikkeaa mm. Klamilan kyläalueella nykyisestä suoristetusta linjasta. Kuvassa vanha linjaus on tien vasemmalla puolella siirtyen suoran päässä nykyisen tien oikealle puolelle.

Heti Tallimäeltä lähdettäessä on museotien alussa liittymän länsipuolella vähäinen sorapohjainen vanhemman linjauksen katkelma. Museotien linjaus noudattaa Lupinlahden koillisrantaa metsäisessä kangasmaastossa Suuren Lupinmäen ja Myllyvuoren välistä Rakilaan, jossa se ohittaa eteläpuolelta niin sanotut Pistoolikivien siirtolohkareet.

Rakilasta linjaus kaartaa Vitikkavuoren koillispuolitse kohti Mäntlahtea. Ristolan talon eteläpuolella on peltoaukean kaakkoiskulmassa mt 315:n eteläpuolella säilynyt osin purettu vanhemman linjauksen kaarre. Museotietä linjaus suuntaa Mäntlahteen, jossa se ylittää Rantajoen hieman Kylälahden pohjoispuolitse kahden kallion välisessä kurussa. Nykyisen maantien 315:n sillan pohjoispuolelle on jäänyt vanhemman sillan raunioitunut jäännös.

Mäntlahdessa museotien linjaus nousee metsäiselle ja kallioiselle kankaalle, ylittää Vehkalahden ja Virolahden rajan ja vie Laukkokallionmäen pohjoispuolitse kohti Klamilan kylää. Muurmannin vanhasta kestiekievaritalosta itään linjaus on havaittavissa mt 315:n eteläpuolella sorapohjaisena nurmetuneena rauniona, joka yhtyy sorapintaiseen pihatiehen ja lopulta maantiehen 315.

Grönvikin vanhan kestiekievaritalon kohdalla vanhempi linjaus erkanee alusta sorapintaisena rauniona 315:n koillispuolelle, liittyy koulun pihalueeseen ja jatkuu vesakoituneena sorapohjaisena rauniona katketen Lamminojan siltapaikalla mt:n 315 pohjoispuolen penkkaan.

Lamminojalta linjaus nousee maantietä 315 noudatellen Klamilanlahden luoteispään pohjoispuoliselle mäelle, jolta se erkanee sorapintaisena noin 200 m mittaisena kaarteena maantien 315 eteläpuolelle. Linjaus yhtyy takaisin maantiehen 315 ja erkanee paikallistienä 14709 kaakkoon kohti Klamilan kylää. Klamilan kylän kohdalla vanha tielinjaus johtaa kylän kautta. Tie on oikaistu vuosien 1955-58 aikana 2,52 kilometrin matkalta.

Paikallistietä pitkin linjaus ohittaa Klamilan kylän ja Pyölinjoen siltapaikan ja yhtyy takaisin maantielle 315. Liittymän jälkeen on havaittavissa kahtena noin 100 m:n mittaisena osin raunioituneena sorapintaisena kaarteiden katkelmana molemmin puolin maantietä 315. Klamilan peltoaukealta linjaus kaartaa Pyölinmäen ja Järvenkylän pohjoispuolitse metsäisten kangasmaiden halki Ravijoen laaksoon.

Ravijoen Huovinmäen kohdalla on säilynyt sorapintainen kaarteiden katkelma mt:n 351 eteläpuoleisen kallion päällä. Huovinmäen itäpuolella vanhempi linjaus erkanee maantien 351 kaakkoispuolelle nurmettuneena sorapohjaisena tierauniona ja yhtyy Ravijoen länsipuolella takaisin maantiehen 351. Raunioituneiden kaarteiden molemmin puolin on säilynyt kivistä kootun panssarimurroksen katkelmia. Kivet ovat osa talvisodan jälkeen rakennettua Salpalinjaa.

Museotie ylittää Ravijoen, jossa vanhempi linjaus haarautuu joen itäpuolella Ravijoen koulun pohjoispuolitse vievänä sorapintaisena tienä itään ja katkeaa metsäisen kankaan rinteessä sorakuoppaan. Vanha linjaus tulee uudelleen näkyviin kankaalla sorakuopan itäpuolella sorapohjaisena osin purettuna metsäautoraitteena, selkenee sorapintaiseksi metsätieksi ja yhtyy jälleen etelästä maantiehen 351. Liittymän itäpuolella olevan kallion takana on säilynyt noin sadan metrin mittainen vanhemman linjauksen kaarteiden raunio.

Ravijoen kylän alueelta linjaus kaartaa Järvenvuoren eteläpuolisen kankaan reunaan Ala-Pihlajan kylään, jossa se Poronlahden pohjoispuolisen peltoaukean reunaan noudattaen ylittää Pihlajanjoen. Joen itäpuolella Rantatien linjauksesta erkanee Porolahden ja Munkkikallion pohjoispuolitse Virolahden kirkolle vienyt tie.

Linjaus nousee Ala-Pihlajasta Suonpäänkallion pohjoispuolitse Ala-Pihlajan ja Pyteriahden väliselle metsäylängölle, jossa siihen yhtyy Harmankankaan suuntaisen maantien 3511 mukaisesti Virolahden kirkolta tuleva sivutie. Noin 300 metriä liittymän itäpuolella on maantien 351 kaakkoispuolella säilynyt vähäinen sorapohjainen nurmettunut kaarteiden raunio.

Linjaus laskeutuu Rakokivenmäen ja entisen Lounais-Karjalan kansanopiston mäen välisen peltojuonteen muodostaman kurun poikki Pyterlahden peltoaukealle, jota Rantatie kaartaa avarassa maisemassa Pyterlahden

museon kohdalla olevalle metsäiselle kumpareelle ja edelleen Lapinvuoren länsipuoleisen peltoaukean reunaa metsän poikki Virojoen taajamaan.

Virojoella linjaus noudattaa museotietä 351 ja ylittää Virojoen. Rantatien linjaus seuraa edelleen joen koillispuolelta Itätietä valtatielle numero 7. Liittymän ja valtatie pohjoispuolella on säilynyt sorapohjainen vesakoitunut kaartein raunio. Museotieosuus päättyy Virojoen kirkonkylään.

Museotieosuuden tärkeimmät sillat

Useimmat museotieosuudella sijaitsevat sillat ovat pieniä kivipalkkirumpuja, joista vanhimmat ajoittuvat 1920-luvulle. Tieosuudella on myös neljä kaunispiirteistä kivihoivailua, joiden tarkat rakentamisaikakohdat ovat osittain epäselvät.

Virolahdelle 1900-luvun alkuvuosina rakennetut yksiaukkoiset Klamilan (todennäköisesti v. 1909), Ravijoen (todennäköisesti v. 1907) ja Pihlajajoen Myllysilän (rakennettu vuosina 1910-11) kivihoivailut sekä kaksiaukkoisen vuonna 1912 valmistunut Virojoen silta kuuluvat vuonna 1982 museotieksi nimetyn maantien 351 ja paikallistien 14709 Vehkalahden Tallinmäen ja Virolahden Virojoen väliseen Rantatien osuuteen.

Kestikievarit

Virolahdella oli kestikievari 1590-luvulle saakka vanhassa nimismieskylässä Pyterlahdella, josta se siirtyi 1600-luvun puolimaissa Ravijoelle. Toinen kestikievari oli viimeistään 1700-luvun alusta Urpalassa. Venäjälle kestikievaritoiminta oli yhdistetty postiasemiin, joita Virolahdella oli Turun rauhan (1743) jälkeen aluksi Klamilassa sekä Alapihlajassa, josta asema siirrettiin melko pian Pyterlahdelle.

Postiasemien paikoiksi vakiintuivat 1700-luvun lopulla Kouki ja Ylä-Urpala, joiden välillä oli pienempi asema Pyterlahdella. Vanhan Suomen liittämisen jälkeen vuonna 1812 postiasemien tilalle perustettiin kestikievareita Koukiin, Pyterlahdelle ja Rikkolaan. 1900-luvun alkuun asti kestikievarit toimivat Grönvikin Koukissa, Muurmannissa, Pyterlahdella ja Ylä-Urpalassa.

Muut kohteet

Osuudella on monia matkailullisesti merkittäviä kohteita. Suoranaisesti tien varrelle olevista kohteista on mainittava mm. Pistoolikivet, joiden nimen kertoo juontuvan kivien takana vaaneista rosvoista. Kivien muoto muistuttaa myös aseita. Myös Salpalinja ulottuu Rantatien laitamille Virojoella. Linjan rakentaminen aloitettiin vuonna 1940, talvisodan ja Moskovan rauhan jälkeen. Linjaa linnoitettiin aina vuoteen 1944 asti.

2 YLEISSUUNNITELMAN TAUSTAA JA MAISEMANHOIDON TAVOITTEET

Tausta

Tieympäristö on maisemallinen kokonaisuus, jonka hoitovastuu jakautuu tielaitoksen sekä yksityisten maanomistajien kesken. Tieympäristön hoito-ohjeissa on hallinnollisen rajauksen takia pysytelty vain tielaitoksen puolella eikä tieympäristöön oleellisesti kuuluvaan metsä- tai peltomaisemaan ole puututtu. Kokonaisvaltainen tieympäristön käsittely voisi ulottua myös yksityismaiden puolelle - ainakin esittämällä siellä tapahtuvalle ympäristönhoitolle tavoitteita tieympäristön näkökulmasta.

Suuri Rantatie on vaihtoehtoinen maisemareitti kiireettömälle kulkijalle - autoilijalle ja pyöräilijälle. Se on miellyttävä pyöräilyreitti haminalaisille, jotka voivat kiertää lenkin esimerkiksi Vilniemen kautta. Se muistuttaa nykyisiä tiellä liikkuja Vanhan Viipurintien ratsuläheteistä, kievareista ja perinteisestä maataloudesta kulttuurimaisemassa. Tienvarsimaiseman pensoittuminen, merinäkymien tukkeutuminen, laajat avohakkuut sekä maamerkkien ja rakennusten uppoaminen hoitamattomaan vihermassaan ovat muuttaneet tieympäristön maisemakuvaa voimakkaasti. Maisemanhoitosuunnitelman tavoitteena on palauttaa tieympäristölle sen alkuperäinen ilme ja arvo. Kylien maisemallista ilmettä pyritään kohottamaan niin, että ne muuttuvat mielenkiintoisiksi pysähdyspaikoiksi.

Työn tavoitteet

Suuren Rantatien maisemanhoidon yleissuunnitelman tavoitteena on laatia tieympäristön metsien ja lähiympäristön hoitosuosituksia. Suunnitelma tulee ohjaamaan jatkossa tehtävää tilakohtaista metsätaloussuunnittelua. Maisemanhoidollisen yleissuunnitelman tavoitteena on:

- ohjata tienvarsimetsien käsittelyä maisemanhoidollisesta näkökulmasta
- esittää yleisohjeita maisemaa muuttaville toimenpiteille (mm. uudistushakkuut, peltojen metsitykset, näkyvien avaukset, tienvarsien rai-vaukset, täydennysistutukset ym. metsänhoidolliset toimenpiteet)
- kohentaa museotien maisemallista arvoa ja helpottaa tiejaksojen ja paikkojen tunnistettavuutta
- nostaa esille museotien kulttuurihistoriallisia elementtejä
- parantaa maisemaan sopimattomien alueiden maisemakuvaa (avohakkuualat, pensoittuvat kesantopellot, sorakuopat)

Etelä-Karjalan metsälautakunta teki talvella 1994-95 kyselyn kylä- ja tieympäristöstä museotien varren asukkaille ja maanomistajille. Tässä kyselyssä tiedusteltiin mm. maisemanhoitoon liittyviä asioita. Aukkaiden ja maanomistajien havaitsemat maisemalliset ongelmat ja kehittämistarpeet pitivät

sisällään seuraavia kohtia, joita maisemasuunnitelmassa on otettu huomioon:

- tieympäristön viihtyisyys kärsii hoitamattomista tienvarsista ja viljelymaisemista sekä luonnonympäristön vaurioista (mm. hakkuuaukot)
- merkittäviä perinneympäristöjä ja historiallisia kohteita sekä maisemallisesti tärkeitä peltoaukeita tulee säilyttää tieympäristössä
- kauniina näkyminä ja paikkoina arvostettiin vanhaa tienvarren puustoa, näkymiä merenlahdille, rantamaisemia, kylämiljöitä, hyvin hoidettuja peltoaukeita, kallioalueita ja niiltä avautuvia näkymiä, sekä Brakilan ja Mäntlahden kartanoita
- sekametsää pidettiin puulajisuhteiltaan maisemallisesti arvokkaimpana metsänä, toiseksi arvokkaimpana pidettiin koivikkoa
- suurimpina maisemavaurioina pidettiin rantametsien ja tienvarsimetsien hakkuita (tarkoittanee tässä avohakkuita)
- metsänkäsittelyn aiheuttamien maisemahaittojen välttämiseksi suositeltiin maisemasuunnittelua, koulutusta ja valistusta sekä avohakkuualojen koon pienentämistä ja parempaa maastoon sovittamista

Tekijöiden matkakokemuksia museotieltä syksyllä 1994

"Jotakin hyvin vanhaa ja erikoista siinä ympäristössä on. Liekö se, että tie on kiemurainen ja kihara vai puhtaasti tietoisuus tien vanhasta alkuperästä. Joskus menneinä aikoina tässäkin on ajettu hevosilla ja kävelty isolla joukolla kylälle tai sunnuntaikirkkoon. Siihen aikaan metsät olivat heleämpiä - koivikoita ja hakamaita oli enemmän kuin nyt. Talot olivat pieniä ja harmaita, aukeilla pihoilla juoksenteli lukuisia lapsikatroja. Mäkien päältä näki kauas merelle, Haminaan tai Virojoelle asti. Meri tuntui suuremmalta ja sen vesi oli puhtaampaa. Olisi se mielenkiintoista kulkea sama reitti uudestaan senaikaisessa maisemassa. Onnistuisikohan se...?"

Museotietä ympäröivä maisema avautuu tielläliikkujalle huonosti. Tiejakso on hyvin pitkä ja tieympäristö puustoista sekä umpeenkasvanutta. Tämän takia matka Tallimäestä (valtatie 7 Haminan puoleisesta liittymästä) Virojoelle tuntuu pitkältä. Autolla ajamiseen joutuu todella keskittymään lukuisien mutkien takia. Vesistönäkymät ja kyläalueet vilahtavat nopeasti ohi - niitä tuskin ehtii huomata. Kylissä näkyy ajan patina ja hoitamaton ympäristö. Surullisinta on peltonäkymien umpeutuminen. Tien varren hakkuualueet luovat tiettyä dramatiikkaa avoimuudellaan, jolloin kiviröykkiöt sekä kallioalueet paljastuvat. Herää kuitenkin kysymys siitä, miksi avohakkuut ovat niin laajoja ja suoralinjaisia, usein maaston muotoihin sopimattomia.

Kaunis vaihteleva tielinja ja monimuotoinen maisema tekee ajomatkasta elämyksellisen. Näitä elämyksiä haluamme tuoda kulkijalle lisää. Uskomme, että Museotien lähimiljöötä ja maisemaa on helppo parantaa, mutta sen on tapahduttava ajan kanssa ja hienovaraisesti - rakkaudella.

3 MAISEMANHOITOMENETELMÄT

3.1 Tiemaiseman arviointi- ja suunnittelutapa

Ennen maastotöiden aloittamista koottiin tieympäristöä koskeva perusmateriaali eli erillinen Kimmo Antilan laatima museotien historiaa koskeva selvitys (luku 1.2) sekä Kaakkois-Suomen tiepiirin yleisten teiden ympäristön tilaselvityksen kohdetiedot (luku 1.1). Ennakkokuviointi tehtiin 1:10 000 väärä-väri-infrakuvilta. Kuviokoko valittiin lopullista metsätaloussuunnittelua yleispiirteisemmäksi ja laajemmaksi, eli useampia pienempiä metsäkuvioita yhdistettiin suuremmiksi kuvioiksi. Yleissuunnitelman kuviointi on tehty sillä tarkkuudella, että se helpottaa ja ohjaa jatkosuunnittelua eli tilakohtaista metsätaloussuunnittelua sekä tien kunnossapitoa ja tieympäristön hoitotoimenpiteitä.

Tieympäristö kuvattiin lentokoneesta viistokuvauksena kesäkuun 1994 alussa. Varsinaiset maastotyöt tehtiin syyskuussa 1994, jolloin tieympäristö kuvattiin myös tieltä. Maastoarvioinnin aikana tehtiin yleispiirteinen ennakkokuvioinnin tarkistus, jossa tarkistettiin metsäkuvioiden pääpuulaji sekä puuston kehitysluokka. Maiseman- ja metsänhoitosuositukset suunniteltiin maastossa työparilla metsänhoitaja/maisema-arkkitehti. Kylien ja peltoalueiden kohdalla on keskitytty erityisesti kulttuurimaiseman hoitoon. Metsäisemmällä tiejaksoilla toimenpidesuositukset ovat yleispiirteisempiä metsänhoitoa ohjaavia suosituksia, jotka esitetään tiemaiseman kannalta tärkeimpien metsäkuvioiden osalta yksilöidysti. Tässä yleissuunnitelmassa ei ole pyritty ohjaamaan kaikkien metsäkuvioiden käsittelyä - mikä onkin enemmän tilakohtaisen metsäsuunnittelun asia. Tarkoituksena on, että tärkeimpien metsäkuvioiden kaltaisia hoitotoimenpiteitä sovelletaan myös muille vastaavanlaisille kuvioille tien varressa.

3.2 Metsänhoidon periaatteet

Museotien tienvarsimetsien hoidon tavoitteena on korostaa maiseman ominaispiirteitä, monimuotoisuutta ja kauneutta. Ehdotetuilla hoitotoimenpiteillä pyritään myös säilyttämään ja kehittämään tienvarsiluonnon monimuotoisuutta sekä maisemakuvaa. Umpeenkasvaneita näkymiä, maiseman kannalta tärkeitä rakennuksia, yksittäisiä puita tai puuryhmiä ja muita luonnonmuodostumia voidaan ottaa esille harvennushakkuiden ja raivausten avulla. Myös muut metsänhoidolliset toimenpiteet kuten uudistushakkuut tulisi sovitaa tieympäristöön. Kaikki tielle näkyvät uudistusalat ovat tärkeitä, myös kauempana sijaitsevat.

Metsänhoitosuositukset:

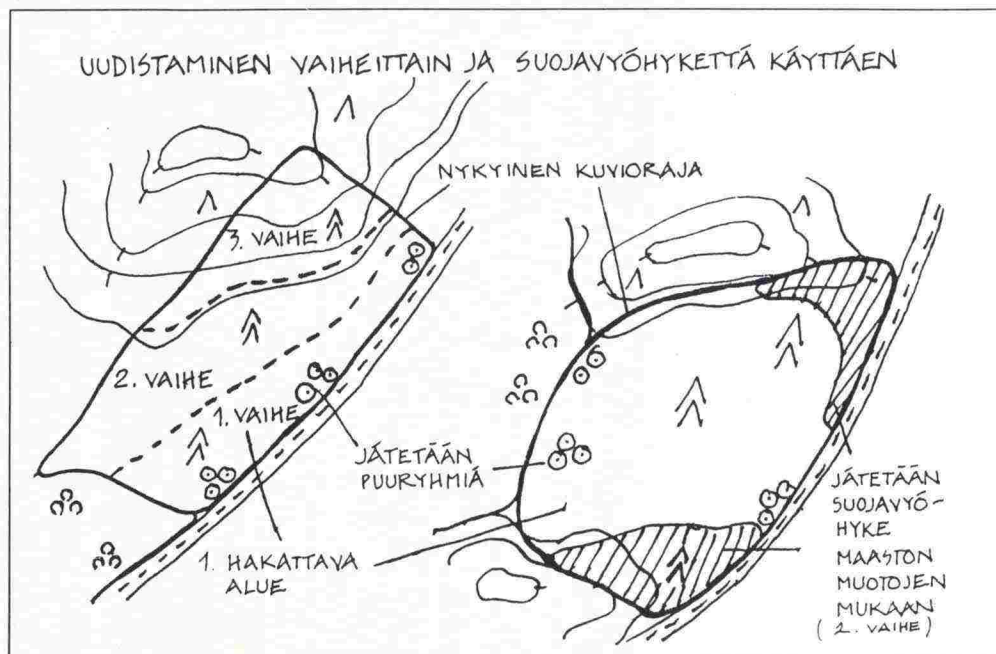
- **UUDISTUSHAKKU (UH)**

Metsänuudistamisessa tulisi ensisijaisesti suosia luontaista uudistamista. Kalliopohjaiset, karut männiköt uudistuvat luontaisesti hyvin. Siemenpuu-

hakkuualan ja tien väliin voidaan jättää maaston muotoja noudattava vaihtelevan levyinen suojavyöhyke (n.10-30 m), jolta ei raivata lehtipuustoa tai pensaita. Siemenpuuhakkuualoja ei myöskään pitäisi sijoittaa horisonttia rikkomaan. Kuusen luontaiseen uudistamiseen tähtäävät väljennyshakkuut on hyvä aloittaa ajoissa ja suosia lehtipuita. Kuusen suojuspuualan reunaan voisi myös jättää raivaamattoman suojavyöhykkeen tielle päin.

Uudistusalan rajauksen merkitys korostuu maisemallisesti merkittävissä tieympäristön metsissä. Tämä koskee nimenomaan vanhojen kuusikoiden uudistamista avohakkuulla sekä männyn luontaista uudistamista siemenpuumenetelmällä. Tieympäristössä suositellaan avohakkuualojen rajausta maaston korkeuskäyrien mukaisesti. Mikäli suoraviivaiset tilarajat aiheuttavat ongelmia, voidaan uudistusalan reunan muotoa pehmentää jättämällä puuryhmiä ja yksittäisiä puita sekä puusaarekkeitä aukko vaikutelmaa vähentämään. Em. puuryhmät, yksittäispuit ja kelot parantavat aina pienienkin aukkojen maisemakuvaa. Niillä on merkitystä myös luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Tiehen rajoittuvissa avohakattavissa kuusikoissa suositellaan, että uudistuskypsä puusto poistetaan kahdessa tai useammassa erässä vyöhykkeittäin. Tien viereinen kaista voidaan hakata ensin korkeuskäyriä mukaillen samalla kun kaikki tien reunassa kasvavat lehtipuut suositellaan jätettäväksi suojavyöhykkeeksi. Kun uudistusalalle syntynyt taimikko on saavuttanut n. 2 m valtapituuden ja muodostaa yhtenäisen reunan, voidaan hakata loput uudistettavasta metsäkuviosta. Ajourat tulisi sijoittaa niin, etteivät ne linjaudu suoraan tiehen. Maanpinnan käsittely suositellaan tehtäväksi kevyellä menetelmällä (esim. laikutus) teiden lähellä - seudun kivikkoisuus ei suosi äestämistä.

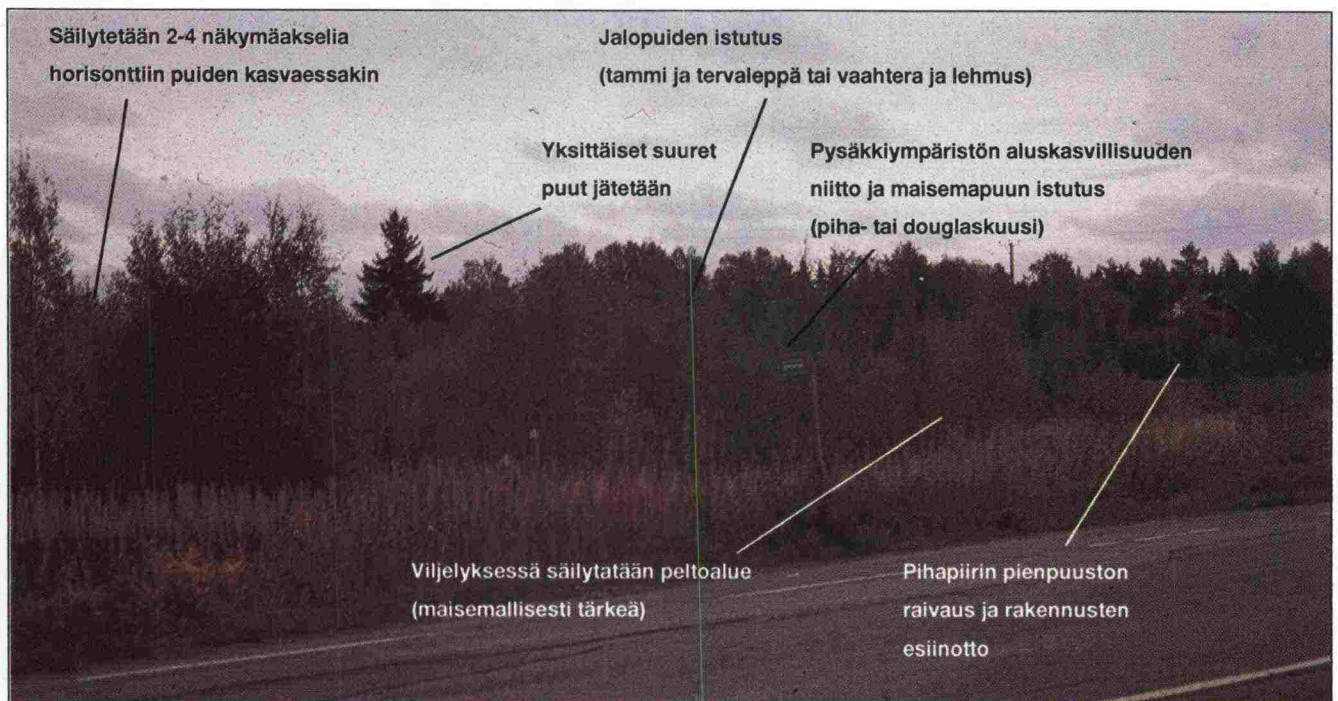


Kuva 5 Uudistusalueen rajaustapoja ja suojavyöhykkeen jättäminen.

- **TÄYDENNYSISTUTUS (TI), maisemapuut, puurivit, metsiköt**

Täydennysistutuksella tarkoitetaan tässä suunnitelmassa uusia perustettavia istutuksia. Mikäli jotkut yksittäisistä ja pienialaisista pelloista metsitetään tulisi se tehdä lehtipuilla - ei aina koivulla, vaan myös sekametsäksi esim. tammella ja tervalepällä tai vaahteralla ja lehmuksella. Pelloille istutettavat puuryhmät voidaan sijoittaa nykyisiä reunametsiä mukaileviksi maaston muotoihin sopiviksi pyöreälinjaisiksi kuvioiksi. Metsitettäville peltoaukeille voisi jättää pieniä avoimia kohtia luonnonniityiksi myös luonnon monimuotoisuuden takia, mikäli maanomistaja pystyy niittämään niitä kerran kesästä. Tällöin maisemassa säilyy museotien ympäristölle niin tärkeä kulttuuri-maiseman leima.

Yksittäisiä maisemapuita suositellaan istutettavaksi kylien kohdalle ja pelto-laaksojen teiden risteyksiä korostamaan mm. valtatie 7 liittymään suositellaan tammea ja Klamilan kylään vaahteraa. Yksittäisten pelto- ja tilusteiden liittymiin voi istuttaa ns. maisemapuiksi vaahteraa tai tammea. Pysäkkien ja levähdysalueen puulajeiksi ne sopivat myös hyvin.



Kuva 6 Pellon metsittämisen periaate ja maisemapuiden käyttö.

- **TAIMIKON HOITO (TH), perkaus**

Tienvarsien taimikoita hoidetaan normaalisti. Aivan tien reunaan voidaan jättää tiheämpi lehtipuuvyöhyke, erityisesti havupuutaimikoiden kohdalla. Uudistamisen yhteydessä jätettyjä yksittäisiä maisemapuita tai katajia voidaan kuitenkin ottaa esille perkaamalla niille tilaa tien reunavyöhykkeellä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää jyrkkien sisäkaarteiden näkemien (4-10 m

mutkan jyrkkyydestä riippuen) avoimena pitämiseen - taimikko rajataan perustamisvaiheessa niin, etteivät nämä näkemät peity.

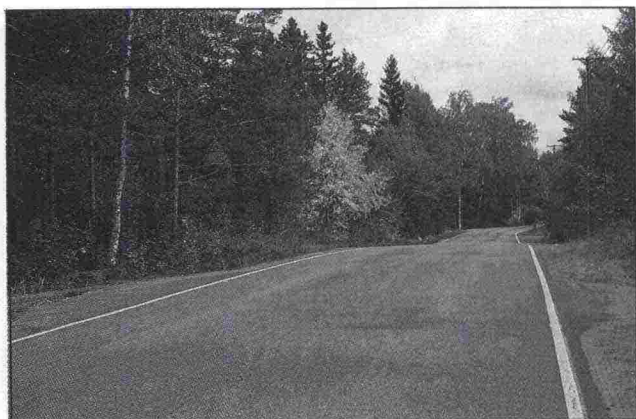
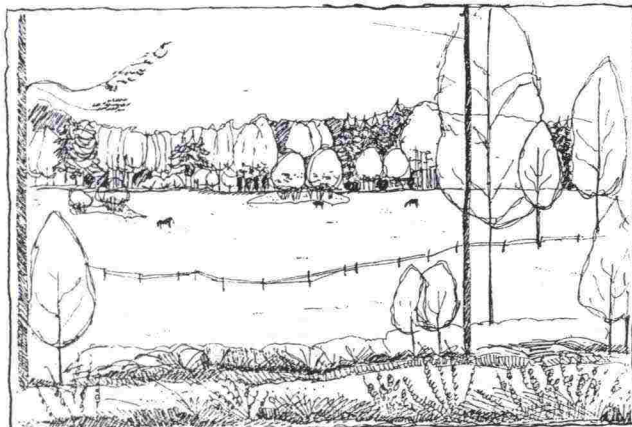
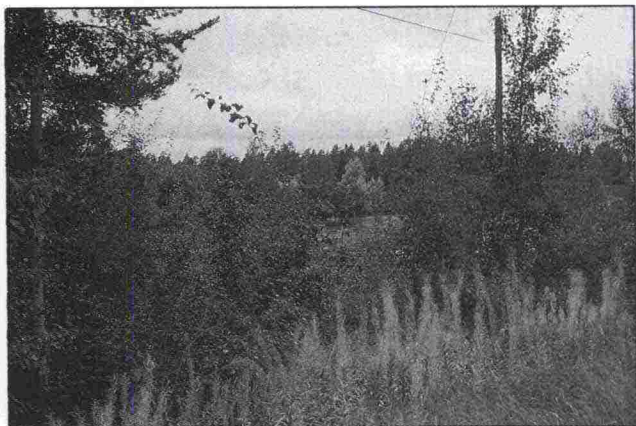


Kuva 7 Jyrkkien mutkien näkemäalue on pidettävä avoimena liikenneturvallisuuden ja tiemaiseman parantamiseksi - sekä taimikoiden että varttuneiden metsien kohdalla.

• PIENPUUSTON POISTO JA HOITO (PP, PH), raivaus

Suuren Rantatien tiemaisema on umpeutunutta. Edustavat peltonäkymät ovat kasvaneet tai kasvamassa umpeen. Tien ja peltojen väliseltä vyöhykkeeltä tulisi säännöllisesti raivata pois kaikki näkymiä tukkivat lehtipuut, yleensä harmaaleppä ja pajut (toimenpiteen merkintä kartalla PP). Tielaitos vastaa ojien luiskien raivauksesta, mutta sitä tulisi jatkaa myös yksityisen maanomistajan puolella aina pelto-ojaan asti. Joidenkin aivan tiessä kiinni olevien asuin- tai lomarakennusten kohdalle voidaan jättää tiheä lehtipuusto suojavyöhykkeeksi.

Lehtipuustoa voidaan jättää metsäisemmille tiejaksoille muutamien metsäkuvioiden reunaan vaihtelua tuomaan - yhtäjaksoinen pienpuuston raivauskin voi muuttua yksitoikkoiseksi. Vaihtelua saadaan aikaan jonkun hyvärunkoisen nuoren koivun tai muun lehtipuun jättämisellä tulevaisuuden maisemaksi. Varttuneiden männiköiden ja koivikoiden kohdalla voidaan pienpuustoa raivata ryhmittäin niin, että järeät rungot tulevat näkyviin tielle vaihtelua tuomaan (toimenpiteen merkintä kartalla PH). Tämän hoitotoimenpiteen tärkeys korostuu hirvien kulkureittien kohdilla liikenneturvallisuuksista.



Kuvat 8 ja 9 (a ja b)

Peltonäkymien avaaminen tielle lehtipuustoa poistamalla ja ryhmittäinen raivaus metsäisillä jaksoilla.

• HARVENNUSHAKKU, VÄLJENNYSHAKKU (HH, VH)

Harvennushakkuiden tekeminen ajallaan, erityisesti ensiharvennuksen osalta, korostuu tiemaiseman hoidossa. Harvennettu puusto kestää aurin-gon paahdetta ja tuulia tien reunassa, eivätkä tuhot pääse iskemään. Kas-
vuisa, hyvälatvuksinen puusto ja riittävästi valoa saanut rikas kenttäkerros
ovat edustavaa tieympäristön maisemaa. Tietä reunustavilla kasvatus- eli
harvennusvaiheen metsiköillä tulisi tehdä mieluummin useampia lieviä har-
vennuksia, kuin harvoin toistuvia voimakkaita harvennuksia, vaikka tämä
olisikin metsätaloudellisesti edellistä kannattamattomampaa. Kuusikoiden
harvennuksen yhteydessä on varottava sienituhoriskiä. Tienreunametsien
harvennushakkuissa tulisi pyrkiä, mikäli se kasvupaikan perusteella on
mahdollista, ohjaamaan puulajisuhteita maisemallisesti ja metsämaan hoi-
don kannalta edulliseen sekametsärakenteeseen. Lahopuut ja luonnon
monimuotoisuuden takia tärkeät biotoopit kuten puronvarret olisi myös hyvä
jättää harventamatta kauempana tiestä. Jokia ylittävien siltojen kohdalla
sen sijaan voidaan vesimaisemaa avata tielle päin pienpuustoa harventa-
malla.

Tietä reunustavien varttuneiden ja uudistuskypsyyttä lähestyvien metsäkuvioiden puuston kiertoaikaa suositellaan pidennettäväksi 20-30 v. maiseman kannalta tärkeissä kohdissa. Tämä on suositeltavaa erityisesti kylien reunoilla. Tällöin puustoa voidaan väljennys Shakata ja näin valmistaa sitä luontaiseen uudistamiseen sekä välttää usein maisemaan sopimaton avohakkuu.



Kuva 10 Harvennettu puusto kestää tuulia ja on kaunis; myös kenttäkerroksen kasvit viihtyvät.

- **SUOJAPUUSTO (SP), säilytettävä puusto**

Suojapuusto tai säilytettävä puusto/puut tarkoittaa niitä tien reunan metsiköitä tai metsäkuvioiden osia, jotka tulee säilyttää hakkaamattomina. Tällä tarkoitetaan myös museotien maiseman kannalta erityisen tärkeitä peltojen metsäsaarekkeita sekä kaikkia merenlahtien vanhoja tervalepikoita.

- **YLISPUIDEN POISTO**

Taimikoiden ylispuut poistetaan normaalisti. Joitakin erityisen komeita mäntyjä tulisi jättää maisemapuiksi tieympäristöä monipuolistamaan.



Kuva 11 Meren rannalla kasvavat vanhat tervalepikot ovat luonnontilaisina säilytettäviä.



Kuva 12 Suuret männyt tekevät tiemaisemasta mielenkiintoisen.

3.3 Tiemaiseman hoidon periaatteet

Museotien tiemaiseman hoidon tavoitteet kytkeytyvät läheisesti metsänhoidollisiin periaatteisiin. Tien historiallinen luonne ja pienipiirteisyys ovat suunnittelun lähtökohtina. Tiemaiseman kannalta on tärkeää korostaa tien luonnetta ja rytmiä osana suurmaisemaa. Kulttuurimaisema-alueiden ja -ympäristöjen tulisi olla selkeitä ja hyvin hoidettuja maiseman kohokohtia,

jotka elävöittävät pitkiä selännejaksoja. Tiemaiseman pienipiirteisyyttä ja erikoisia luonnonarvoja korostetaan näkymiä avaamalla ja tienvarsipuustoa hoitamalla. Tievarustelu ja tien lähimiljöön viimeistely ovat niinkään asioita, joita tässä suunnitelmassa esitetään parannettaviksi.

Alla on kerrottu tarkemmin kyseisistä toimenpiteistä ja niitä on havainnollistettu piirroksin ja valokuvin. Konkreettiset parantamiskohteet on esitetty jaksottaisissa kuvauksissa kappaleessa 4.

Tiemaiseman hoitosuosituks:

• KULTTUURIMAISEMAN HOITO

Tien rytmin kannalta avoimien ja suljettujen maisematilojen vaihtelu on tärkeää. Museotien varren peltoalueet ovat verrattain pieniä ja pienimmät niistä ovat kasvamassa umpeen. Tie on linjattu kauniisti peltojen ja selännealueiden reunaa pitkin. Valitettavasti tien reunat ovat useimmiten pensoituneet paju- ja leppävaltaisiksi, ja näkymät sulkeutuneet. Kulttuurimaiseman "tunnusmerkit" kuten hyvinhoidetut rakennukset ja pihapiirit, monikerrokselliset reunavyöhykkeet, suuret yksittäispuut, jalopuiden ja muiden koristekasvien käyttö ja hyvin hoidettu ympäristö ovat avainsanoja kulttuurimaiseman hoidossa.

Kylien ympäristöön liittyvät peltoalueet ovat erityisen tärkeitä, eikä niitä tule metsittää tulevaisuudessakaan, mikäli se vain on tuotantotaloudellisesti mahdollista. Kulttuurimaisema edellyttää aina intensiivistä hoitoa - vaikka EU:n tuella perustettavien maisemapeltojen avulla. Siellä missä peltoalueita ei ole tarkoituksenmukaista säilyttää avoimina, voidaan ne esim. metsittää jalopuilla (ks. kohta 3.2 Täydennysistutus) tai kehittää ns. puolikulttuuribiotopeiksi. Sopivia paikkoja niittyjen ja hakamaiden kehittämiseksi löytyy tienvareltakin laajoista kyläalueista puhumattakaan. Myös ns. maisemapeltojen kehittäminen pienialaisilla kyliin liittyvillä kesantomailla olisi kokeilun arvoista. Mm. Ala-Pihlajasta, Ravijoelta ja Klamilasta löytyy sopivia peltoja tähän tarkoitukseen.

Tiejakson itäpään peltoalueet ovat läntistä tiejaksoa laajempia ja tie halkoo yhtenäisiä peltoalueita. Siellä tielinjaa voitaisiin korostaa uusilla puurivistutuksilla. Puulajeina on käytettävä visuaalisesti riittävän voimakkaita lajeja, jotka erottuvat avoimessa maisemassa (esim. tammi ja vaahtera). Yhtenäisten peltoalueiden maisemanhoito keskitetään maisemaelementtien, kuten jokivarsien, metsäsaarekkeiden ja kaukomaisemassa näkyvien pihapiirien ja silhuettien elävöittämiseen. Eräs tärkeä toimenpide edellä lueteltujen lisäksi on ympäristön arvokohteiden, esim. kauniiden rakennusten, yksittäispuiden, vanhan tielinjan tms. esiinottaminen.

• KYLÄALUEET

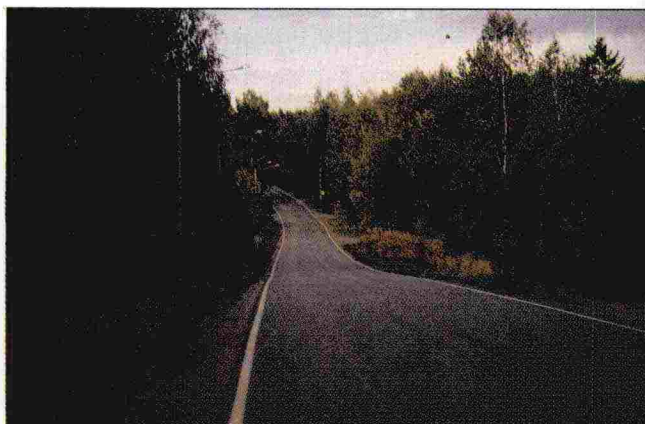
Kyläalueilla rakennuskanta jää monesti puuston peittoon ja kylältä puuttuu selvä alku- ja päätepiste. Kylällä voisi olla oma kaunis nimikilpi ja opastustaulu, joka kertoisi sen historiasta ja nykytilasta. Monista tien varren kylistä



Kuvat 13 Kulttuurimaiseman säilyminen vaatii intensiivistä hoitoa. Näkyvät pelloille ja laitumille tulee säilyttää raivaamalla pienpuustoa tienvarsilta.

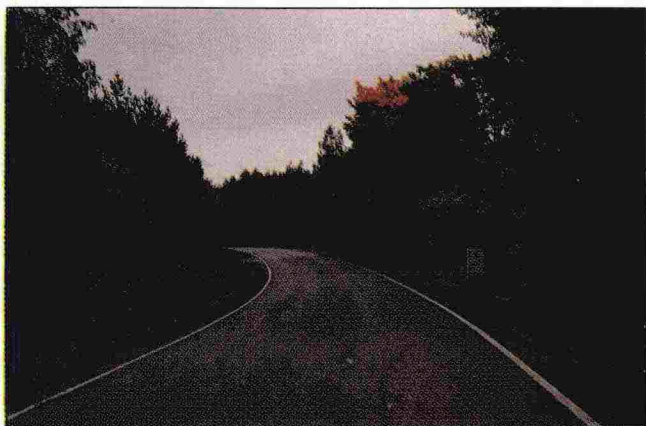
on purettu tiemiljööön kannalta olennaisia rakennuksia ja niiden tilalle on jäänyt tyhjä, umpeenkasvanut tontti. Tontin voisi istuttaa kulttuurikasveilla tai luoda sinne opastuspisteen tai muun yhteisen paikan. Uudisrakentaminen ja tielinjan oikaisu on myös pilannut perinteistä ympäristöä, eritoten Klamilan kylällä. Pyterlahdessa on huomattavan monta vanhaa tyhjilleen jäänyttä tienvarteen sijoittuvaa huonokuntoista rakennusta, joille tulisi tehdä jotakin. Tievarustelusta valaistus, linja-autopysäkit penkkeineen ja roskakoreineen sekä opastuspiste ovat suunniteltavia ja tien luonteen mukaan räätälöitäviä asioita. Kylillä tehtävistä toimenpiteistä laajimmat ja tärkeimmät ovat Klamilan kyläalueen kehittämissuunnitelman ja Pyterlahden kyläalueen maisemanhoitosuunnitelman laatiminen. Kyseiset suunnitelmat ovat haasteellisia ja ne tulisi laatia usean eri ammattialan muodostaman asiantuntijatiimin johdolla. Muita, pienempiä maisemaa ja tiemiljööä parantavia toimenpiteitä voidaan tehdä seuraavasti:

- Rakilan kyläalueen maisemanhoito pienpuustoa poistamalla ja pihapiirejä kunnostamalla
- Mäntlahden tienvarsikasvillisuuden uudistaminen ja tonttikasvillisuuden hoito (esim. talkootyönä Harjun puutarhaoppilaitoksen avulla)
- Ravijoen kulttuurimaiseman hoito perinteiseen suuntaan (voidaan liittää Harjun puutarhaoppilaitoksen opetusohjelmaan)
- Ala-Pihlajan kylän elävöittäminen uudisistutuksin ja tievarustelua sekä pihapiirejä parantamalla
- Virojoen taajamakuvan kehittäminen lähinnä tonttien hoitoa parantamalla ja uudistetulla tievarustelulla (konsultointi- ja informaatiotilaisuuDET)



Kuvat 14 ja 15

Tie on liian maantiemäinen Klamilan kyläjaksolla. Kyläraitti kaipaa intensiivistä maisemanhoitoa mm. puuston alikasvoksen raivausta ja tievarustelua.



Kuvat 16 ja 17

Pihapiirien vanhaa puustoa tulee uudistaa hienovaraisesti. Kyläjaksoilla voisi käyttää pihapuina ja tien varressa jaloja lehtipuita ja koristekasveja nykyistä enemmän.



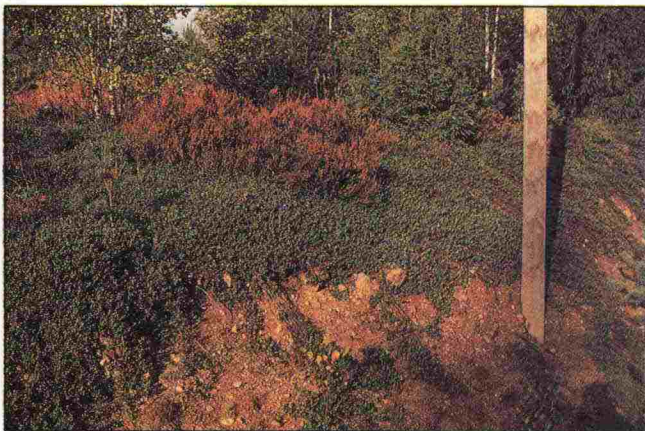
Kuvat 18 ja 19

Kyläalueilla on umpeenkasvaneita peltotilkkuja, joita voitaisiin hoitaa niittyinä tai maisemapeltoina metsittämisen sijaan

• SELÄNNEJAKSOT

Pitkillä selännejaksoilla tien sisäinen rytmi ja tienvarren yksityiskohtien merkitys korostuvat. Kyseisiä pitkiä jaksoja on välillä Haminan liittymä-Rakila, Mäntlahti-Klamila ja Ala-Pihlaja-Pyterlahti. Näistä ensimmäistä voidaan elävöittää avaamalla näkymiä Lupinlahdelle ja pienille peltoaloille tien varrella sekä hoitamalla puustoa ja ottamalla esiin monia alkutiejakson yksityiskohtia, mm. silokallioita, jyrkänkaita, tervaleppärantaa, kallioalueita ja mäenlakia. Välillä Mäntlahti-Klamila tien linjaus on alkujaksoa suurempi. Tiemaisemalle tyypillisiä ovat tasalaatuinen nuori havumetsä ja hakkuuaukot. Sitä elävöittävät lukuisat siirtolohkareet ja pitkät kaukonäkymät aukoilla. Ongelmakohtien parantaminen (mm. kaatopaikan alueen kunnostaminen) ja metsänhoidolliset toimenpiteet ovat tärkeitä selännejaksoilla. Tien lähimiljööön kunnostaminen ja ryhdistäminen esim. näkemäalueiden tehokkaalla kunnossapidolla sekä metsänreunojen hoidolla luo elävyyttä tiemaisemaan. Jaksolla Ala-Pihlaja-Pyterlahti on niinkään lukuisia hakkuuaukkoja ja suoria tiejaksoja. Tiemiljööön kannalta tienreunapuuston hoito ja näkemäalueiden raivaus ovat myös tällä jaksolla tärkeimpiä toimenpiteitä.

Vähäisempiä selännejaksoja on myös muualla museotiellä, mutta ne liittyvät läheisesti kylä- tai kulttuurimaisemaan. Peltojen ja selänteiden reunassa oleville tiejaksoille on usein tyypillistä tienvarsien pensoittuminen ja rinteeseen nousevan tieluiskan heikko maisemoituminen. Tienvarret tulisi näyttää riittävän usein ja tieluiskia voitaisi maisemoida maanpeitekasveilla (alueella paljon esiintyvä sianpuola) tai maata sitovilla pensas- ja puulajeilla (pihlaja, tuomipihlaja, kuusamalajikkeet, terttuselja jne.). Lajeina tulisi käyttää luonnonvaraisinakin esiintyviä koristekasveja, jotta tienreunavyöhykkeen merkitys ns. puolikulttuuribiotooppina korostuisi. Selänteen reunassa kulkeville tiejaksoille voidaan kehittää pienimuotoisia levähdyspaikkoja (esim. Ravijoki) ja niille istuttaa maisemapuiksi kookkaita jalopuita yksittäin tai pieninä ryhminä.



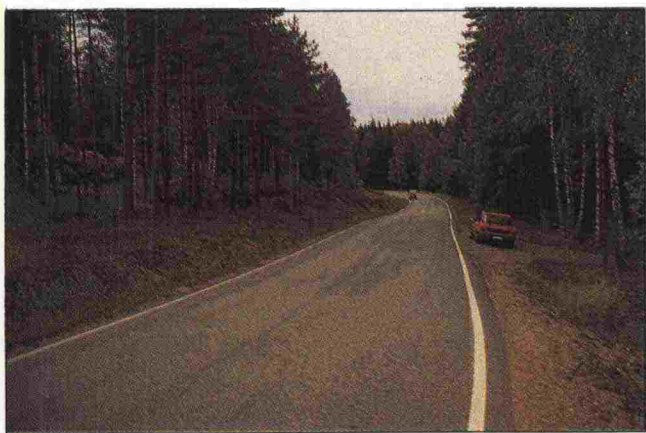
Kuvat 20 ja 21

Karujen kasvupaikkojen pintakasvillisuus palautuu hitaasti. Kehitystä voidaan nopeuttaa, esimerkiksi tuomalla tieluiskaan talteenotettua metsän humuskerrosta murskattuna.

• MAISEMAN KOHOKOHDAT JA YMPÄRISTÖN ARVOKOhteet

Maiseman kohokohtat tulisi näkyä selvästi tiemaisemassa. Museotiellä maisemallisia kohokohtia ovat Haminan päässä Lupinlahti ja rantavyöhyke, voimakkaat maastoerot ja kallioselänteet sekä näkymät pelloille ja merenlahdelle. Keski- ja erityisesti loppujaksolla Virojoella maiseman kohokohtat liittyvät laajoihin viljelymaisemakokonaisuuksiin, hienoon silhuettivaikutukseen ja arvokkaisiin pihapiireihin tienvarrella ja kauempana peltojen keskellä. Maisemallisia kohokohtia voidaan esiintuoda erityisesti kohteen puustoa hoitamalla ja raivaamalla. Kulttuurimaiseman kehittäminen eri tavoilla luo edellytykset uusille maiseman kohokohdille (esim. maisemapellot, kujanneistutukset, tienvarsiniityt, hakamaat jne.). Museotien varrella miltei jokaisessa kylässä on yksi tai useampia jokia joko avoimen peltomaiseman keskellä tai metsäpaineenteessa. Jokivarret ovat päässeet pahasti pensoittumaan ja niitä tulisi avata ja antaa veden näkyä. Erityisen tärkeää tämä on kulttuurimaiseman keskellä mutkitteleville joille.

Ympäristön arvokohteita on usein vaikea havaita tieltä eikä se ole aina tarkoituksenmukaistakaan. Asiaa edesauttaa jos kulkijoille tiedotetaan kohteista. Näin turvataan myös arvokohteiden säilyminen. Luonnonympäristön arvokohteilla tarkoitetaan tässä myös visuaalisesti kauniita metsänreunoja, metsää, yksittäispuita ja ranta-alueita. Nämä ovat tiemaiseman kannalta hyvin tärkeitä, erityisesti selännejaksoilla, missä muuta vaihtuvuutta ympäristössä on vähän.



Kuvat 22 ja 23 Maiseman kohokohtia, esim. Mustavuorta ja Pientä Lupinmäkeä tulee korostaa raivaamalla tienvarren pienpuustoa, jotta kohteet näkyisivät.

• TIEVARUSTELU

Museotien tievarustelun tulee olla harkitun niukkaa ja hyvin ympäristöön sulautuvaa. Kalusteet ja varusteet tulee suunnitella tyyliltään samanlaisiksi, mutta esim. niiden väri voi hienovaraisesti vaihdella eri kylissä. Tyylillisesti ajattoman kauniit ja helposti kunnossapidettävät varusteet ovat sopivia. Tievarustelu käsittää Lupinlahden levähdysalueen ja mahdollisten (1-2) muiden pienempien pysähtymispaikkojen varustelun lisäksi kyläalueet sekä opastuk-

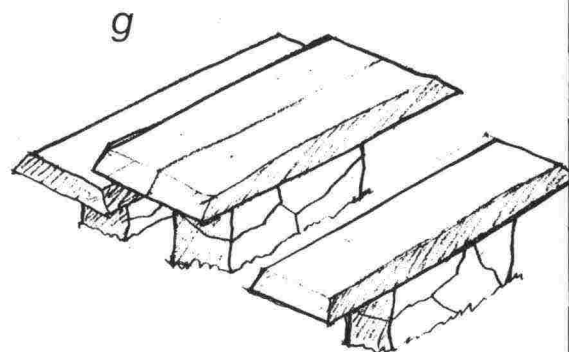
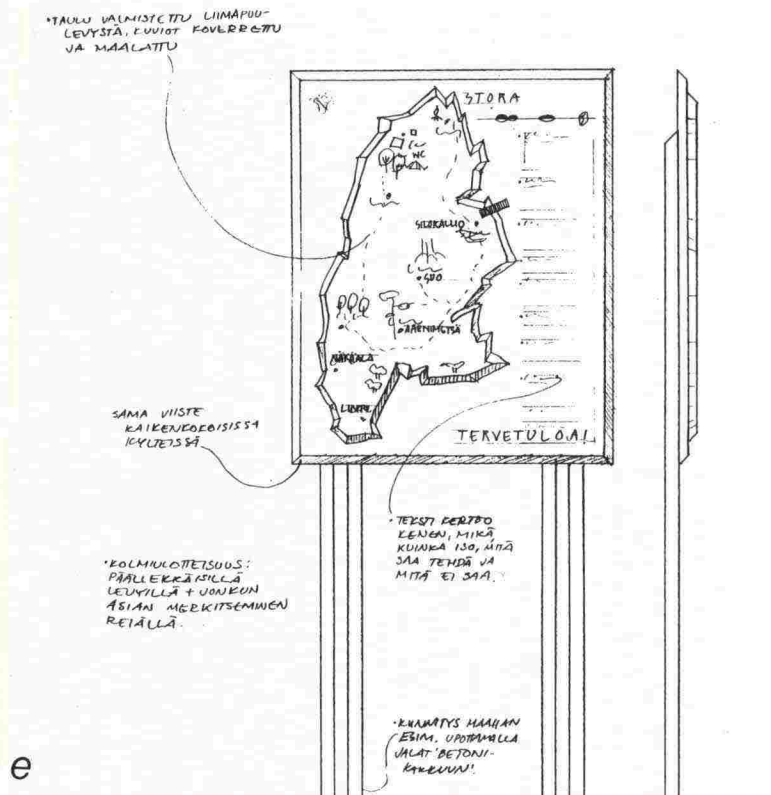
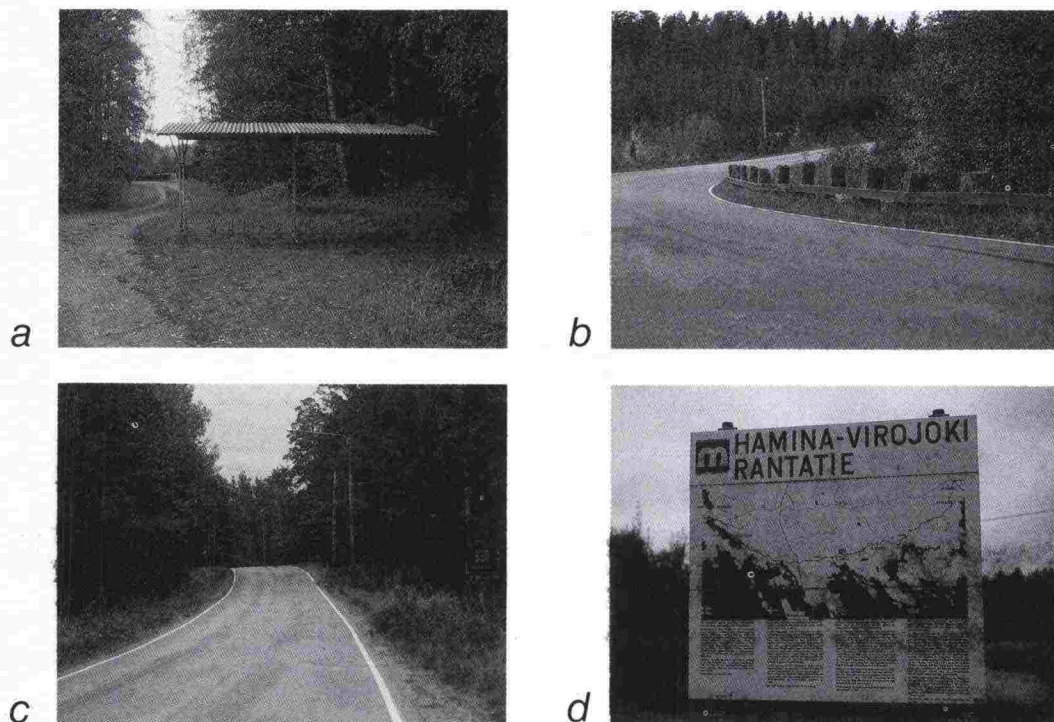
sen Haminan ja Virojoen päissä. Varusteiden suunnittelu tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä maakuntamuseon ja kylätoimikuntien kanssa. Varustelutaso voi olla esimerkiksi seuraava:

- Lupinlahden levähdysalue: informaatiotaulu, katoksellinen pöytä-penkkiryhmä (2 kpl) ja rantaan yksinkertaiset penkki-pöytäryhmät, roskakorit, kaiteet, valaisinpylväät, WC
- pienet pysähtymisalueet: opastustaulu, penkit ja roskakorit,
- kyläalueet: pysäkkimerkit, mahdolliset katokset (Klamila, Pyterlahti, Ala-Pihlaja, Ravijoki, Mäntlahti), valaisinpylväät, roskakorit bussikatosten yhteyteen, kylien opastustaulut
- tieopastustaulut Haminan ja Virojoen päihin
- siltakaiteiden uudistaminen puisilla kaiteilla entisten tapaan, mikäli mahdollista (Klamila, Ala-Pihlaja, Pyterlahti)

• LEVÄHDYSALUEET

Lupinlahden levähdysalue on tällä hetkellä ainoa tiejaksolla oleva levähdysalue. Sen ympäristö on epämääräinen ja hoitamaton. Opastaulun lisäksi alueella ei ole palveluvarustusta. Karavaanareita ja pitkän matkan kulkijoita ajatellen Lupinlahti voisi olla tiejakson ainoa ja nykyistä korkeatasoisempi levähdysalue. Tämän lisäksi luontaiset, jo olemassa olevat levikkeet voivat palvella levähdyspisteinä. Tällaisia ovat mm. Villniemen risteysalue mäen päällä (nykyisin kallioalue), kaatopaikan kohta (maisemoitava, hienot näkymät kaukomaisemaan), Klamila (palvelukeskus, voidaan kehittää oleskelupaikkoja kaupan ja pankin pihoille) ja Ravijoki (pellon reunaan sijoittuva maisemankatselupaikka).

Levähdysalueet ja -pisteet eivät saa olla liian rakennetun näköisiä. Erityisesti Lupinlahden rantavyöhyke tulee säilyttää luonnontilaisena. Rakennettavalle levähdysaluekentälle tulisi tehdä istutuksia, ja tasoeroja luonnollisilla pinnoitteilla asfaltin sijaan (sora, kivituhka, sirotepintalaatat, puu). Lupinlahden levähdysaluetta samoin kuin levähdyspisteitäkin voisi elävoittää museotien henkeen sopivasti vanhoilla käytöstä poistetuilla kivistä hakatuilla kilometripylväillä (esim. entisiä vt:n 7 pylväitä joihin maalattaisiin todelliset kilometrilukemat Haminaan ja Virojoelle). Näitä pylväitä on kuulemma runsaasti saatavilla tiepiiriltä. Levähdyspisteet tulee sovittaa maisemaan hienovaraisesti - vain liikennemerkki kertokoon siitä, että siinä voi pysähtyä.



Kuva 24 Museotien nykyistä (a-d) ja mahdollista (e-g) tievarustusta.

4.1 Haminan liittymä - Rakila



Kartta 1 Nykytilan analyysi

Valtatie 7 liittymän ja Rakilan kylän välinen tiejakso sijoittuu Lupinlahden rantavyöhykkeelle. Tien ja meren välissä on tontteja ja pieniä peltoalueita. Näköyhteys tieltä merelle on kasvanut umpeen eikä tiemaisema kuvasta tarpeeksi merenrannan läheisyyttä. Myös tienvarret ovat pensoittuneet ja sen myötä näkymät pelloille sulkeutuneet. Mäntyä kasvavat kalliomäet ja kuusi-lehtipuu -sekametsät vuorottelevat tiejaksolla maastonmuotojen mukaan. Puustoa on käsitelty pienipiirteisesti - metsäkuviot ovat pieniä, uudistusaloja ei ole vaan puusto on joko varttunutta tai vanhaa. Erityisesti tonttien kohdilla kasvaa vanhempaa lehtipuustoa. Rannan tervalepikot ovat edustavia, varsinkin tervaleppälehto, joka on prof. Kujalan koeala v. 1924 (68). Tietä reunustavat kallioalueet ovat myös arvokkaita: Mustavuori (66), Iso- ja Pieni Lupinmäki (1, 69) - mutta ne eivät näy tielle tarpeeksi.

Tien geometria on hyvin polveileva, jopa yllätyksellinen runsaiden mäkien takia. Suoria tieosuuksia on vähän ja juuri niillä tieympäristöön kiinnittää eniten huomiota (Lupinlahden rantavyöhyke, peltoalueet). Lupinlahden levähdysalue ja valtatie 7 liittymäalue ovat liian tavanomaisia ja hoitamattomia pienipiirteiseen ympäristöön. Jaksolla on paljon yksityiskohtia, joita autoilijan on vaikea havaita.

Tavoite ja tärkeimmät toimenpiteet

- meren ja rantavyöhykkeen läheisyyden korostaminen puustoa raivaamalla ja harventamalla
- maisematilojen esiinottaminen näkymiä avaamalla (Lupinlahti ja peltoaukeat)
- tieympäristössä olevien mielenkiintoisten luonnonelementtien esiinottaminen (silokalliot, kalliojyrkänteet, mäet ja mäenlaet, kasvillisuusalueet)
- arvokkaiden tervaleppäkorpien ja kotkansiipikasvuston säilyttäminen
- riittävän suojavyöhykkeen jättäminen tonteille

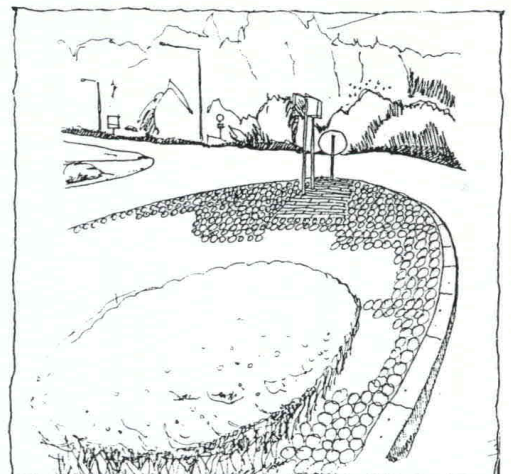
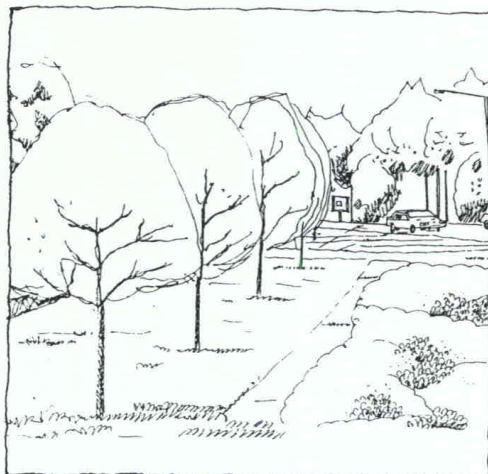
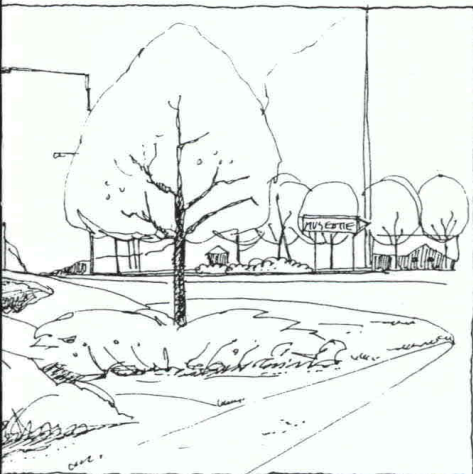
Maisemanhoitosuunnitelma

Tien reunassa kasvava tiheät pensaikot voisi raivata peltonäkymien kohdilta. Samoin umpeenkasvaneita näkymiä Lupinlahdelle voisi avata pienpuustoa raivaamalla nuolilla (kartassa 2) osoitetuista kohdista. Varttuneiden sekametsäkuvioiden puustoa olisi hyvä harventaa säännöllisesti - tien reuna-
vyöhykkeellä vielä muuta kuviota voimakkaammin (PH). Samalla raivataan tien reunaan asti kasvavia pensaita ja nuorta lehtipuustoa harventaen niitä ryhmittäin. Kalliorinteiden kohdalla (erityisesti Mustavuori) raivataan pienpuustoa niin runsaasti, että kallioseinämaa tulee näkyviin tielle (merkitty karttaan katkoviivalla). Näkymä pidetään puoliavoimena myöhemminkin vesakkoa poistamalla.

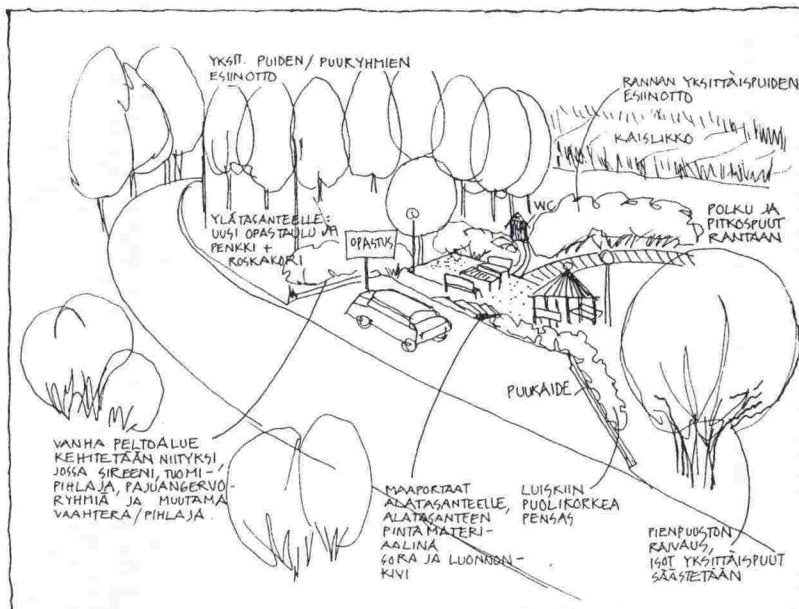
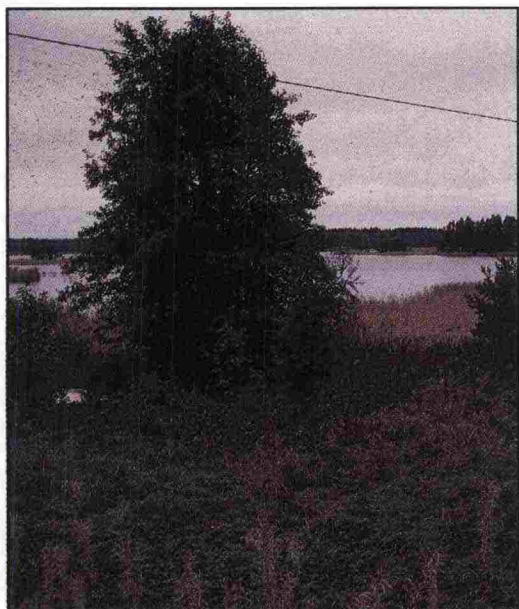
Kotkansiipikasvuston kohdalla puusto tulee jättää tiheämmäksi kyseisen sen vaatiman varjoisuuden turvaamiseksi. Kujalan tervaleppälehtokuvio

säilytetään luonnontilaisena (SP). Talojen kohdille voidaan jättää harventamattomia ja tiheämpiä suojavyöhykkeitä pihapiirien rauhan turvaamiseksi sekä paikoin myös rannan eläinlajien suojapaikoiksi.

Pienelle Lupinmäelle ja Hunkkerinvuorelle voidaan järjestää polkuyhteydet - ovathan kohteet merkittäviä näköalapaikkoja. Tien lähimiljöön kannalta tärkeimmät toimenpidealueet ovat valtatie 7 liittymäalue (kuva 25) ja Lupinlahden levähdysalue (kuva 26).



Kuvat 25 a-d Ideapiirros ja detaljeja museotien ja valtatie 7 liittymäalueesta Tallimäellä Haminan puoleisessa päässä.



Kuvat 26 a ja b Lupinlahden levähdysalue on nykytilassaan ankea Sitä voitaisiin kehittää oheisten periaatteiden mukaisesti.

Näkemäalueiden säännöllinen niitto on tiukan geometrian takia välttämätöntä. Jyrkissä mutkissa ja erityisesti metsän ja pellon rajakohdissa tien lähellä kasvavaa puustoa voidaan harventaa tai ottaa esiin puuryhminä (kuva 27).

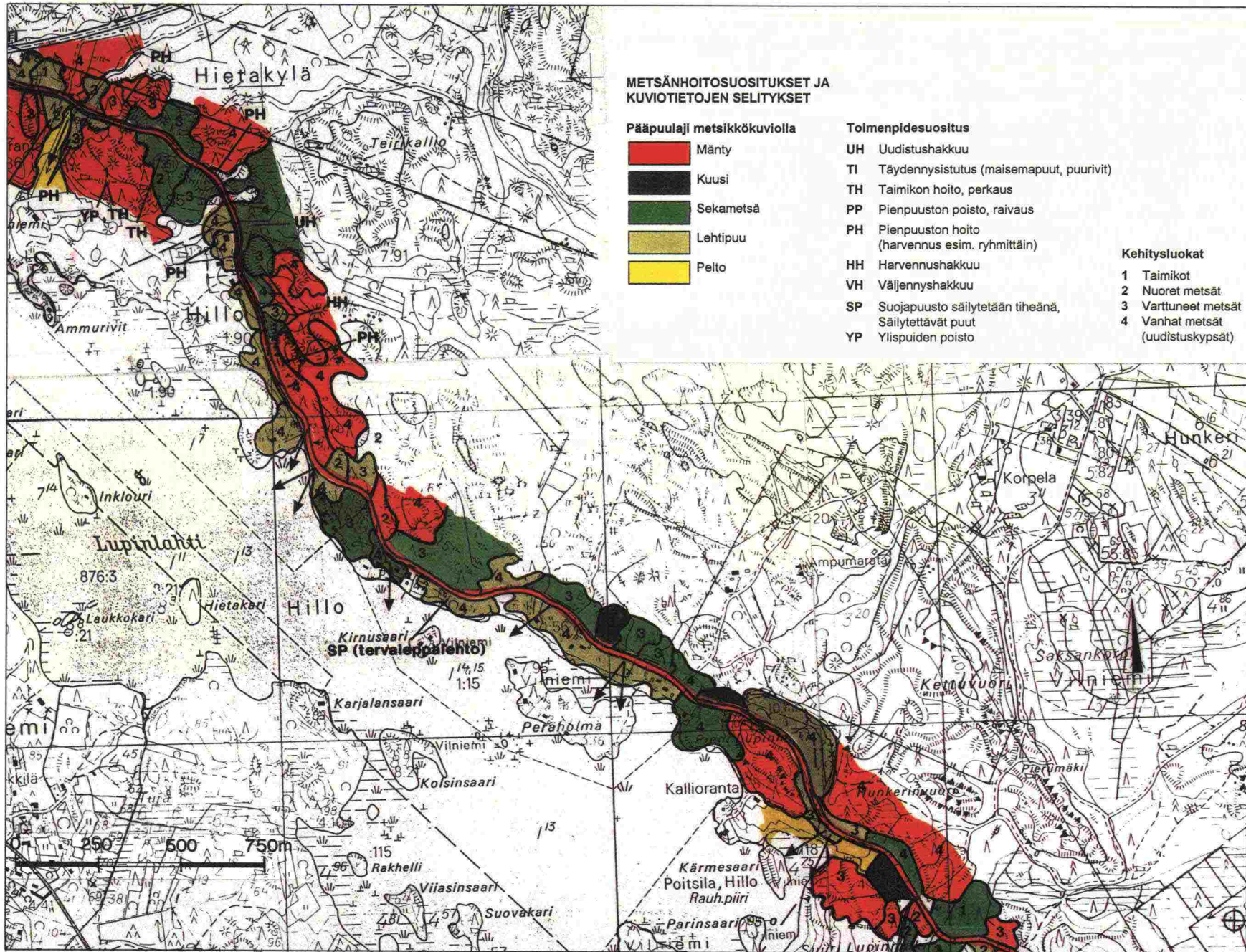


Kuva 27 Näkemäalueen raivaus tuo tien varrella kasvavat pylväskatajat ja aluskasvillisuuden kauniisti esiin.

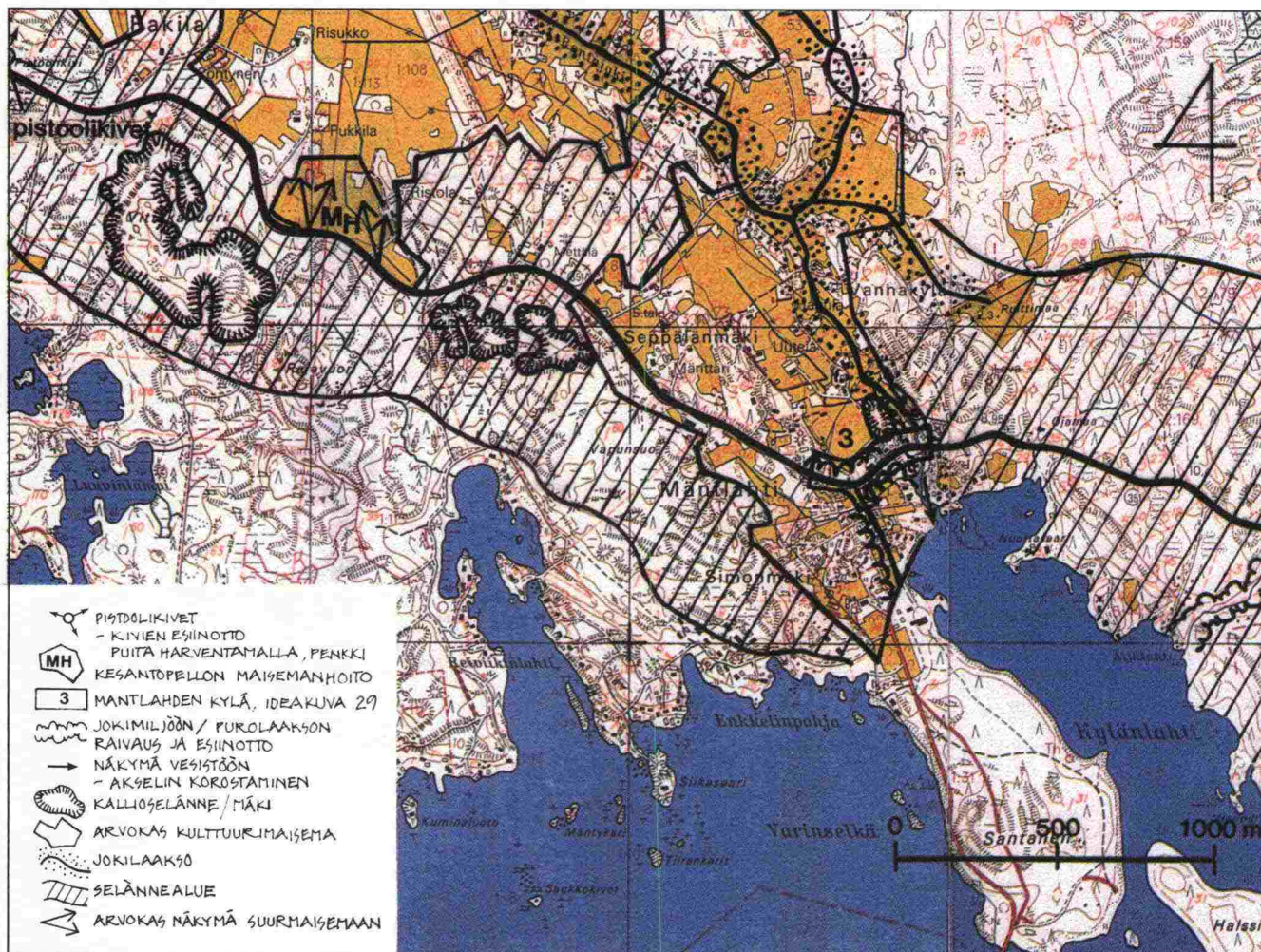


Kuva 28 Tieltä avataan näkymiä Lupinlahdelle. Levähdysalue kaipaa parantamista. Rannassa oleva tervalepikkö tulee säilyttää luonnontilaisena.

Mustavuoren pohjoispuoleinen hoitamaton kuusi-lehtipuu sekametsä voitaisi uudistaa kahdessa vaiheessa - ensin tien reunimmainen vyöhyke (UH). Uudistusala voidaan muotoilla painannetta reunustaviin kallioihin tukeutuen.



4.2 Rakila - Mäntlahti



Kartta 3 Nykytilan analyysi

Nykytila

Rakilan kylä sijoittuu tien pohjoispuolella olevan peltoalueen reunamille. Tien eteläpuoliset alueet ovat lähes kokonaisuudessaan karuja ja vanhoja männiköitä. Tien eteläpuolelle sijoittavat myös laajat kallioalueet kuten Viikkavuori. Rakilanlahti ja itse Brakilan kartano (148) puukujanteineen sijoittuu kauemmas tiestä, eikä kumpikaan näy kulkijalle. Tien varren kohokohtiin kuuluva Pistoolikivien (147) siirtolohkare, jonka takana matkailijoita ahdistelevat rosvot aikoinaan piileskelivät. Puusto peittää liiksi siirtolohkareta, jonka tulee olla hieman pelottava ja ympäristöltään puoliavoin.

Tiemaisemaltaan jakso on hyvärytminen, monipuolinen ja vaihteleva. Tielin ja kulkee kauniisti peltojen reunaa sukeltaen välillä hyväkuntoiseen metsään. Pellot ovat pääasiassa hoitamattoman näköisiä kesantopeltoja. Mäntlahden kyläalue on nauhamainen raittikylä ja tiemiljööltään hieman lii-

aksi umpeenkasvanut. Kyläalueella on säilynyt tietty ajan patina, jota tulee vaalia.

Tavoite

- maiseman monimuotoisuuden korostaminen (mm. Pistoolikivien esii-
notto, jokimiljööön ehostaminen puustoa raivaamalla)
- peltoalueiden kunnostaminen
- pihapiirien kunnostaminen ja keventäminen uusin istutuksin ja vanhaa
kasvillisuutta poistamalla
- kyläalueen varustetason parantaminen
- vanhempiin männiköihin tulevien uudistushakkuiden sovittaminen
maisemaan

Maisemanhoitosuunnitelma

Vanhaa puustoa pihapiireissä ja tienvarsilla uudistetaan mahdollisesti 5 -10 vuoden kuluttua tai myöhemmin pienipiirteisesti. Uudistuskuvioiden raja-
us on tärkeää. Tien reunaan tulisi jättää suojakaista ja kuviolle edustavia
mäntyjä uutta puustoa siementämään sekä maisemapuiksi. Kuusikoissa
voisi kokeilla luontaista uudistamista, jota voi edesauttaa väljentämällä
puustoa (HH). Erityisen herkkiä alueita ovat Vitikkavuoren ja Pajavuoren
rinteet. Avokallioiden ja tien välistä puustoa voi harventaa alikasvoksesta
niin, että ne näkyvät tielle. Siemenpuuhakkuuta käytettäessä tulisi horisontti
jättää ehyeksi. Avoimia alueita voidaan kehittää esim. puolikulttuuribiotoop-
peina - ketoina ja niittyinä. Pistoolikivien länsipuolinen koivuvaltainen korpi-
painanne saisi jäädä luonnontilaiseksi (SP).

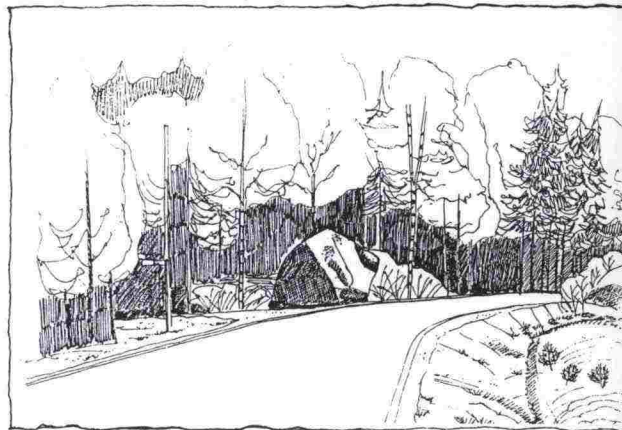
Tienvarren rakennuskanta ei juurikaan näy tielle runsaan puuston takia. Pi-
hapiirien ja tiealueen kookkaita yksittäispuita ja puuryhmiä voitaisiin ottaa
esiin sekä mutkissa että pitkillä suorilla tieosuuksilla. Kylän keskellä pensa-
saidat rajaavat kauniisti tielinjaa. Osa aidoista on kuitenkin huonokuntoista
ja niitä tulisi uudistaa. Jokimiljööön esiinottaminen puustoa raivaamalla on
yksi tärkeimpiä toimenpiteitä. Jokimiljöö saa olla luonteeltaan avara; jos
mahdollista, näkemäakselin luominen Kylänlahdelle olisi toivottavaa. Sillan
kaiteiden uudistaminen (uusvanhaan tyyliin) ja yksinkertainen maisemava-
laistus vaikkapa veteen heijastettuna luo kohtaan uudenlaista tunnelmaa.
Tievarustelun Mäntlahden kyläalueella tulee olla hienovaraista - alueelle
riittää linja-auton pysäkkikatol ja roskakori.



Kuva 29 Ideakuva Mäntlähden kyläalueella tehtävistä maisemanhoito-toimenpiteistä.



Kuva 30 Mäntlähden kylämiljöötä voitaisi parantaa hienovaraisesti, mikä tarkoittaa pensasaitojen ja puuston uudistamista.

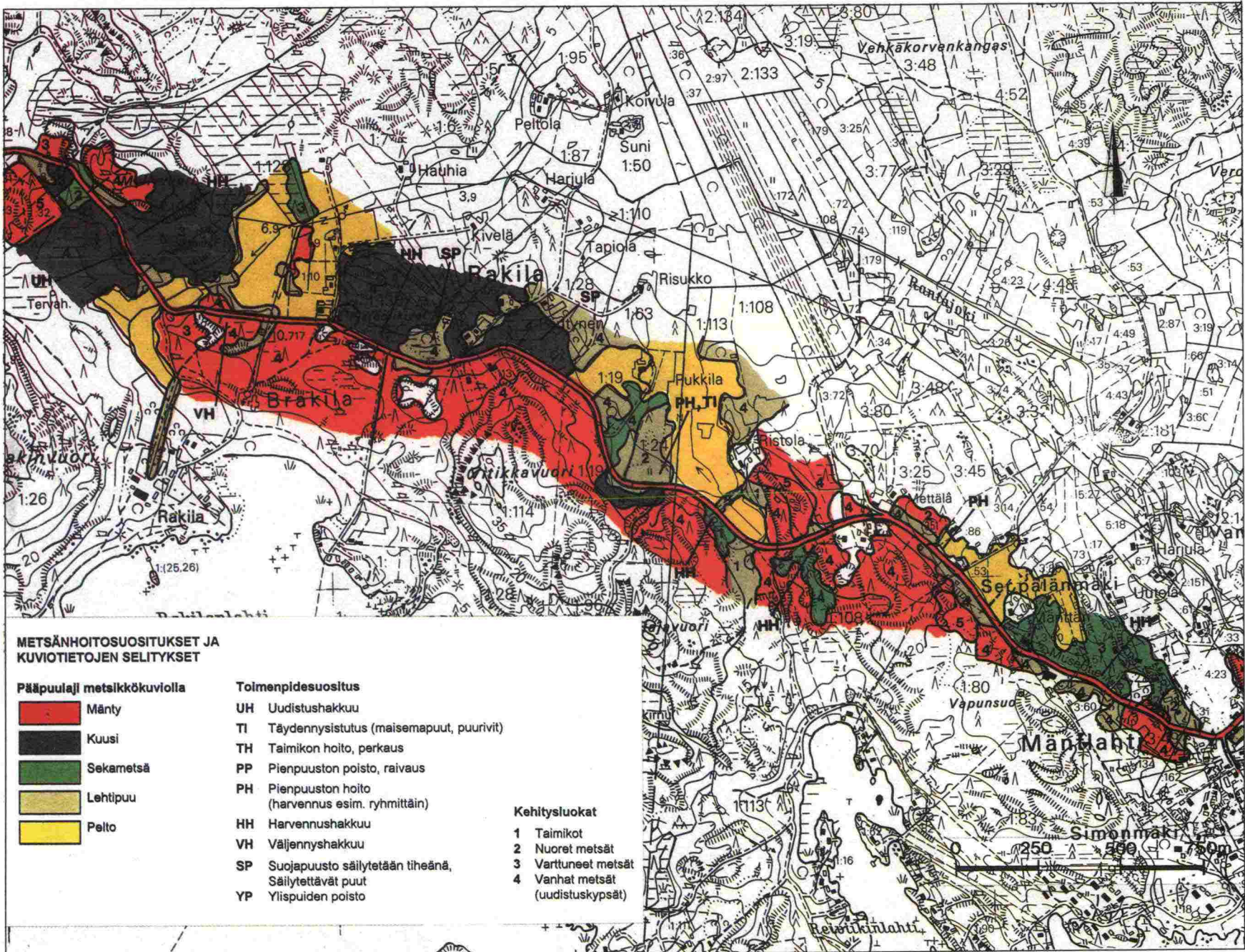


Kuvat 31 a ja b Pistoolikiven ympäriltä raivataan puustoa, jotta se saadaan paremmin näkyville.

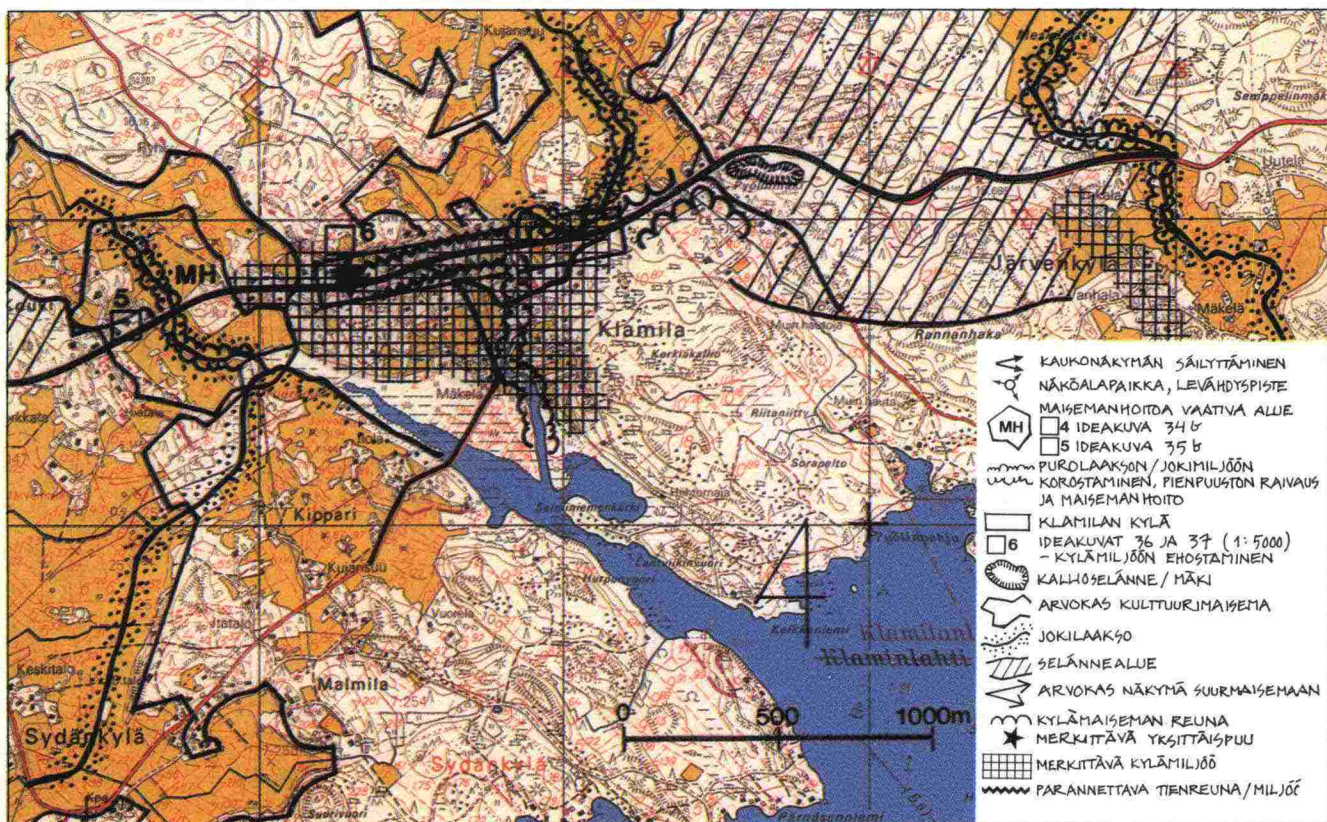
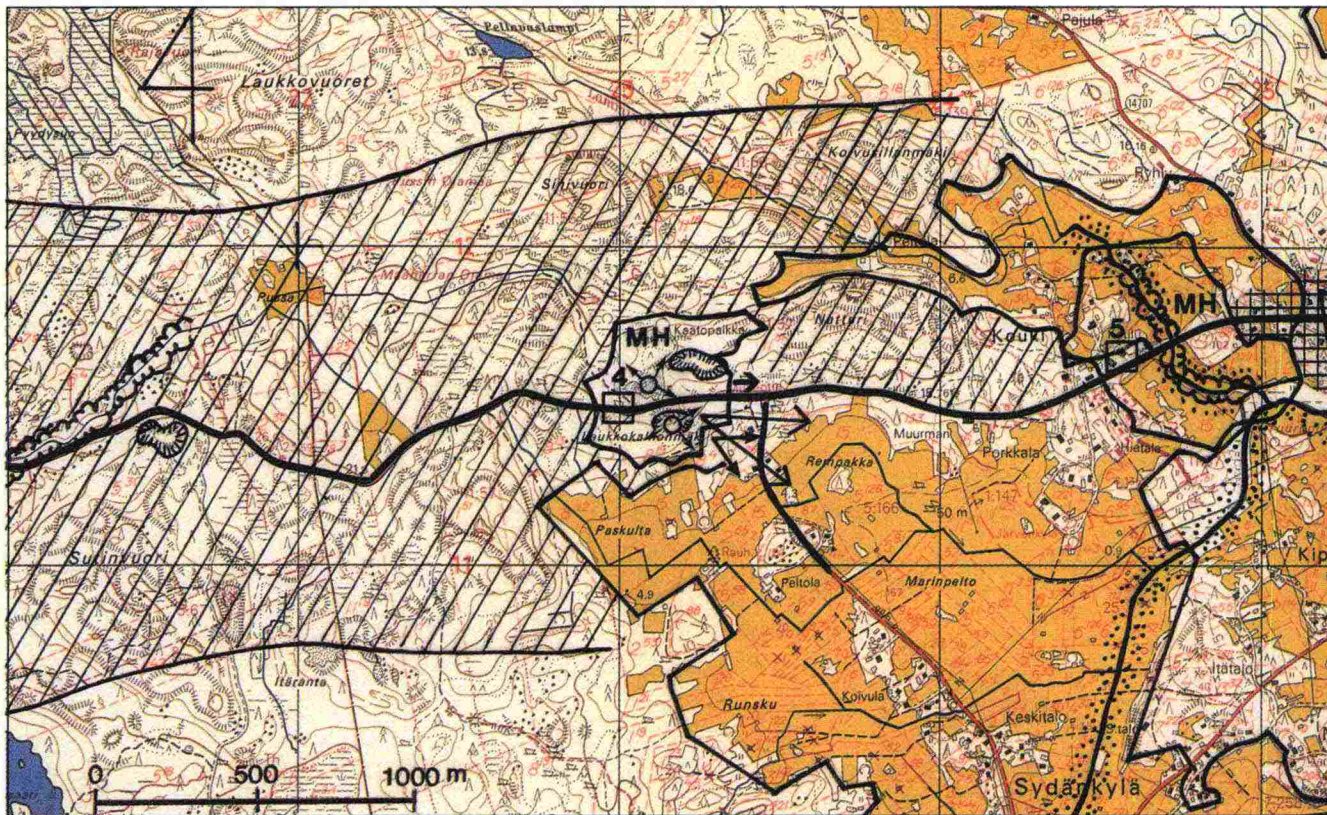


Kuva 32 Jokimiljööön esiinotto voisi olla ensimmäinen kylällä toteutettavista toimenpiteistä. Sillan kaiteet esitetään uudistettaviksi uusvanhaan tyyliin.

Kartta 4 Metsänhoitosuosituksset.



4.3 Mäntlahti - Klamila



Kartta 5 Nykytilan analyysi

Nykytila

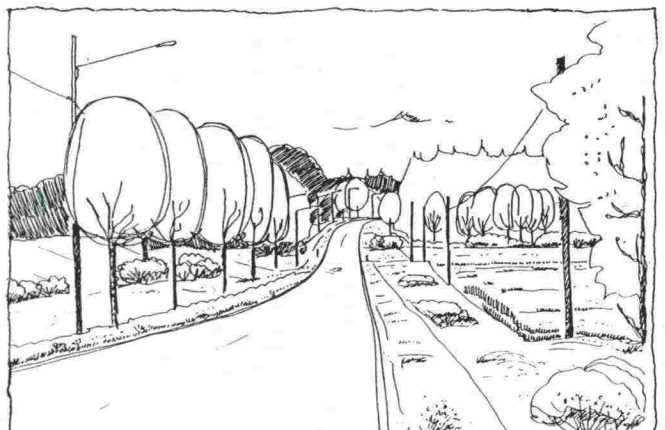
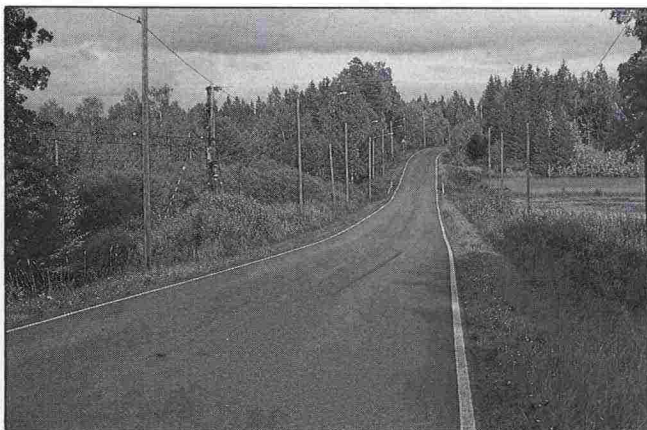
Tiejakso muodostuu pitkästä selännejaksosta ja Klamilan nauhamaisesta kyläraitista. Tiemaisema on selännejaksoilla melko yksitoikkoista. Tiellä on pitkiä suoria osuuksia ja hakkuualueita. Kaatopaikan alue kaipaa maisemointia. Kohdasta on hienot näkymät Virojoen suuntaan. Klamilan kyläkuva on muuttunut uudisrakentamisen ja tienoikaisun takia. Kyläraitti on niinikään pensoittunut ja avoimet peltoalueet kasvamassa umpeen. Kylän sijainti museotien keskijaksolla, aktiivinen kylätoimikunta ja perinteet luovat edellytykset kylän kehittämiseksi. Klamilan ympäristön laajat peltoalueet etelässä Sydänkylässä ja pohjoisessa Länsikylässä ja Häppilässä ovat maisemallisesti erityisen kauniita ja sopivia esim. pyöräilyreiteiksi.

Tavoite

- Klamilan kyläalueen kehittäminen (laaditaan suunnitelma)
- tienvarsien siistiminen pienpuustoa raivaamalla
- peltoalueiden maisemanhoito
- pihapiirien kasvillisuuden hoito
- maisemaelementtien korostaminen (jokimiljö, kaukomaisema, vanha raitti, laajat maisemapellot)

Maisemanhoitosuunnitelma

Mäntlahden jälkeinen tiejakso Kylänlahden pohjoispuolella voi olla luonnonmukainen eli tien reunassa kasvavien lehtipuiden ja pensaiden annetaan kehittyä monikerroksisena. Männiköiden uudistushakkuut voidaan tehdä em. suojakaistoihin tukeutuen (jakso merkitty karttaan 6). Nuorta lehti-puuta kasvava ojanvarsi harvennetaan (HH). Siemenpuualalle ja taimikolle jätetään raivaamaton suojapuusto (SP). Kaatopaikan kohdalle istutetaan koivu-mänty sekataimikko suojavyöhykkeeksi (TI, SP). Varttuneita männiköjä harvennetaan (HH) ja peltonäkymät pidetään avoimina.



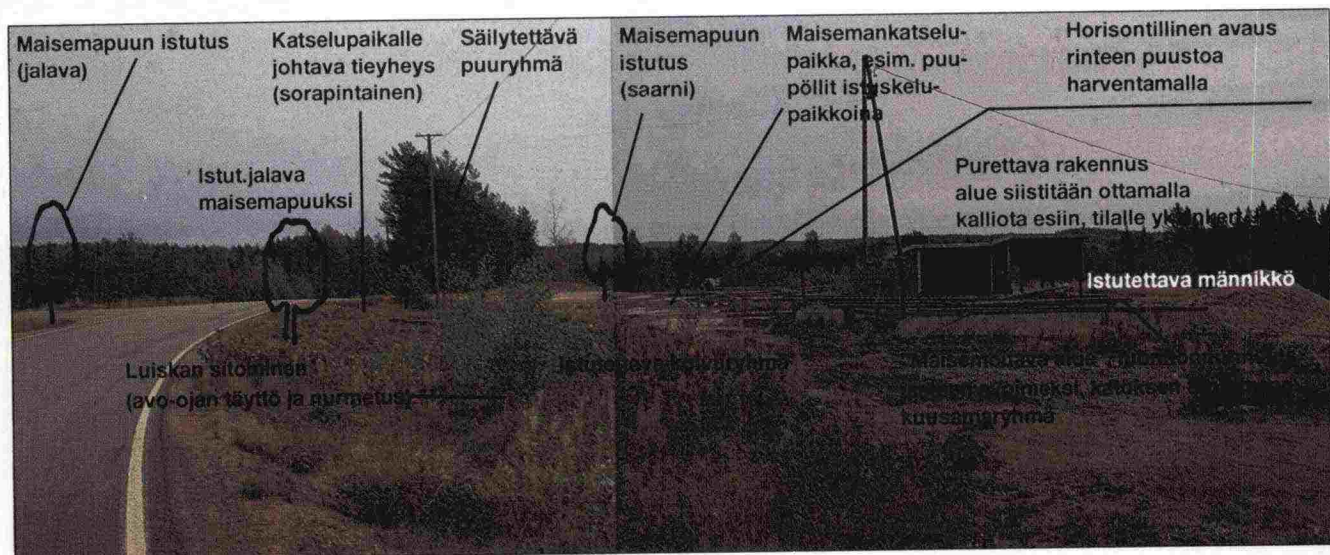
Kuvat 33 a ja b

Koukin koulun kohdan pellot kaipaavat maisemanhoitoa ja tienvarsimiljöä esim. puurivin. Pajukkoa on ideakuvassa vesottu ja tiemaisemaa avattu ja selkeytetty.

Klamilan kylälle tulisi laatia perusteellinen maiseman ja kylämiljöön kehittämissuunnitelma. Suunnitelman pääpainoja ovat kylän elinvoimaisuuden parantaminen, matkailun, palveluvarustuksen sekä tiemiljöön ja maisemanhoidon (pihat, tilat, kiinteistöt) parantaminen. Ajatuksia parantamisesta on esitetty kuvissa 36 ja 37. Myös kaatopaikan alueen ja Koukin koulun peltojen maisemoinnista on esitetty parantamisehdotuksia (kuvat 33/34 ja 35). Klamilan kyläalueen kehittäminen on koko museotiejakson vaativin ja kustannuksiltaan kallein toimenpide.



Kuva 34 Periaatteita Klamilan kylämiljöön parantamiseksi. Kylälle tulisi laatia perusteellinen kylämiljöön ja maiseman kehittämissuunnitelma, jota toteutettaisiin vaiheittain.



Kuva 35 Kaatopaikan ja museotien väliin tulisi istuttaa suojapuustoa vaikkapa esimerkin tavoin.

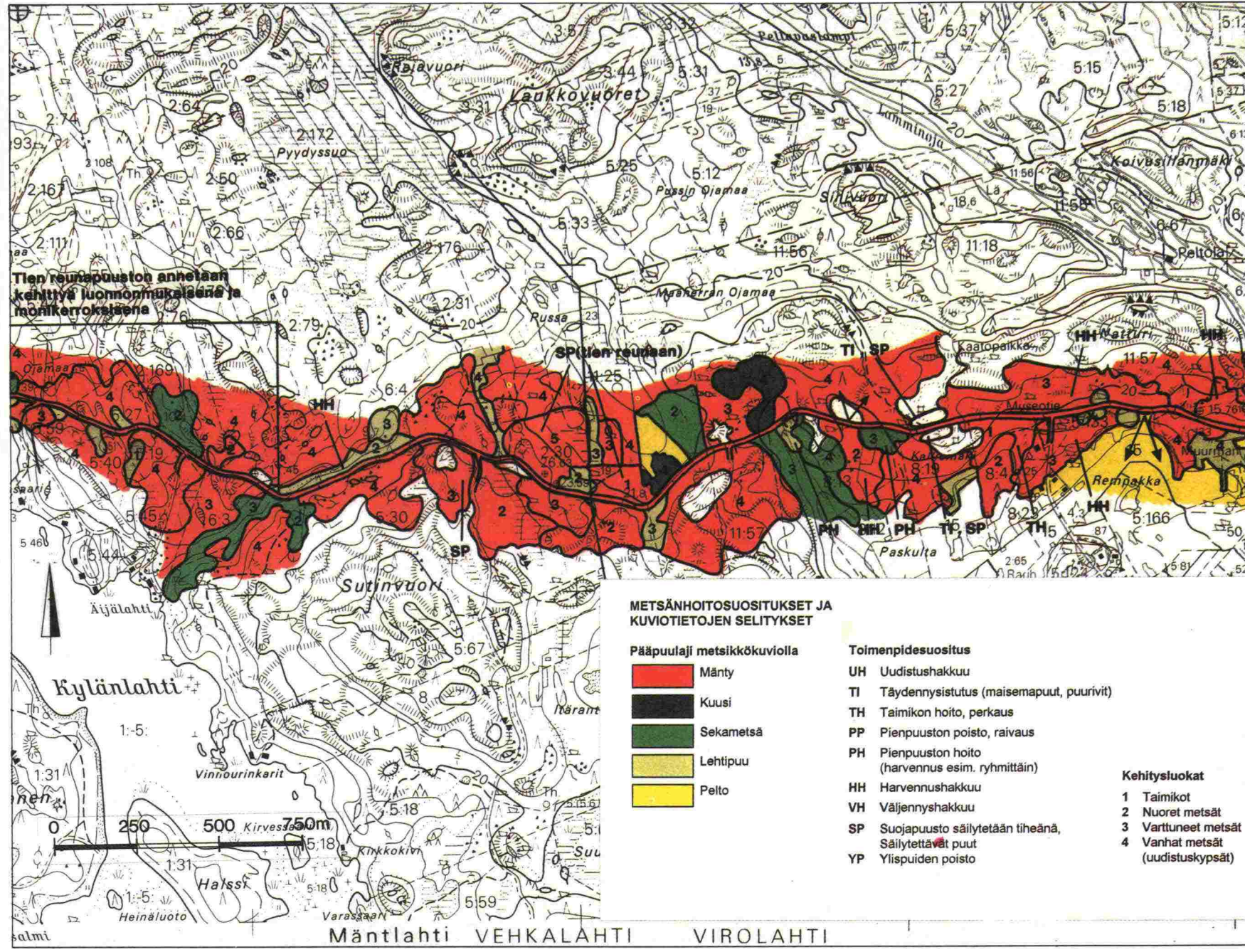


Kuva 36 Vanha kaatopaikka sijaitsee korkealla mäellä, mistä on hienot näkymät Virojoen suuntaan. Alue tulisi maisemoida uusin istutuksin peittämättä kuitenkaan tärkeitä näkymiä. Kohtaan esitetään levähdyspistettä, joka toimisi maisemankatselupaikkana.

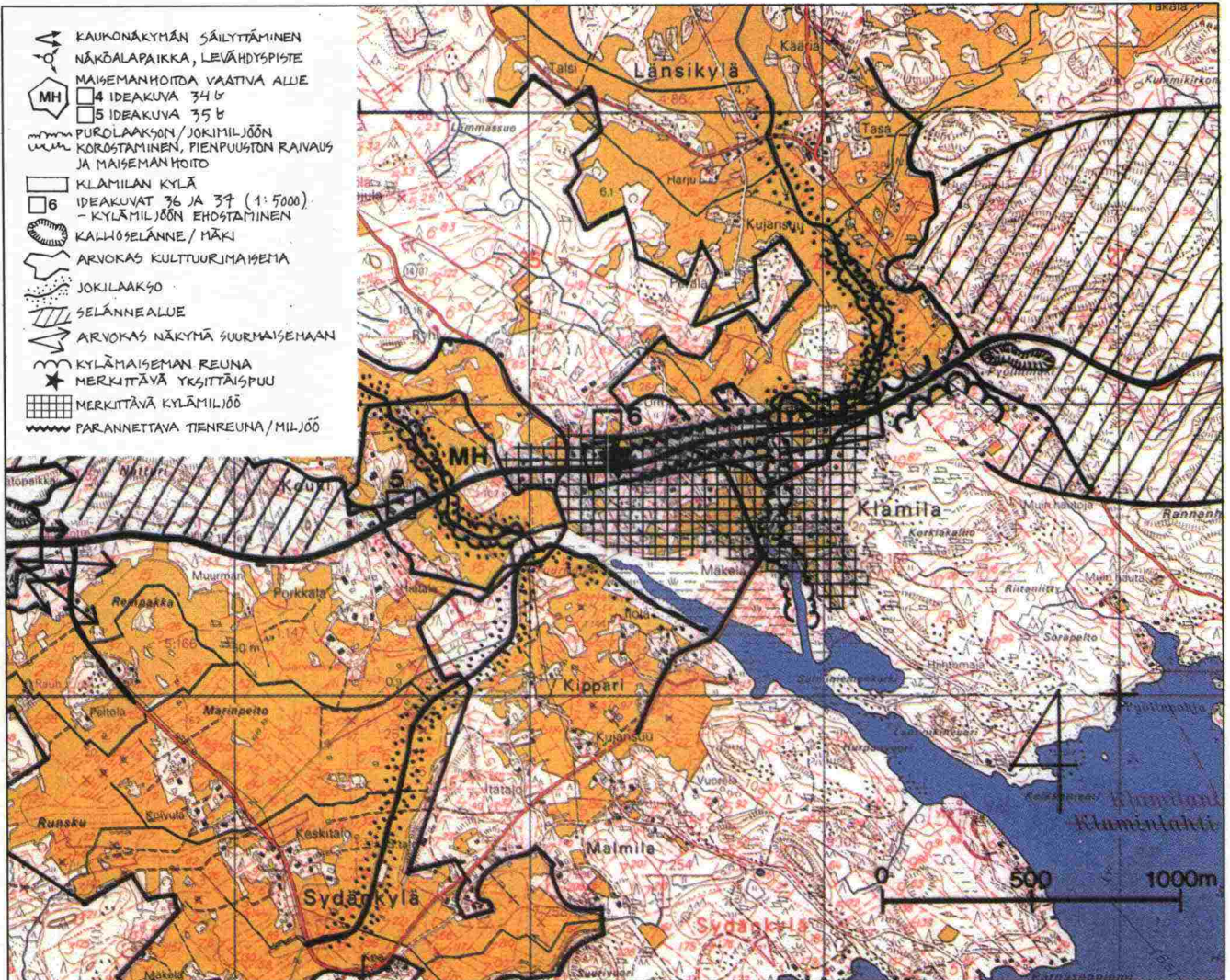


Kuva 37 Klamilan tiemiljö on liian tukkoinen. Se tarvitsee intensiivistä maisemanhoitoa.

Kartta 6 Metsänhoitosuositukset



4.4 Klamila - Ravijoki



Kartta 7 Nykytilan analyysi

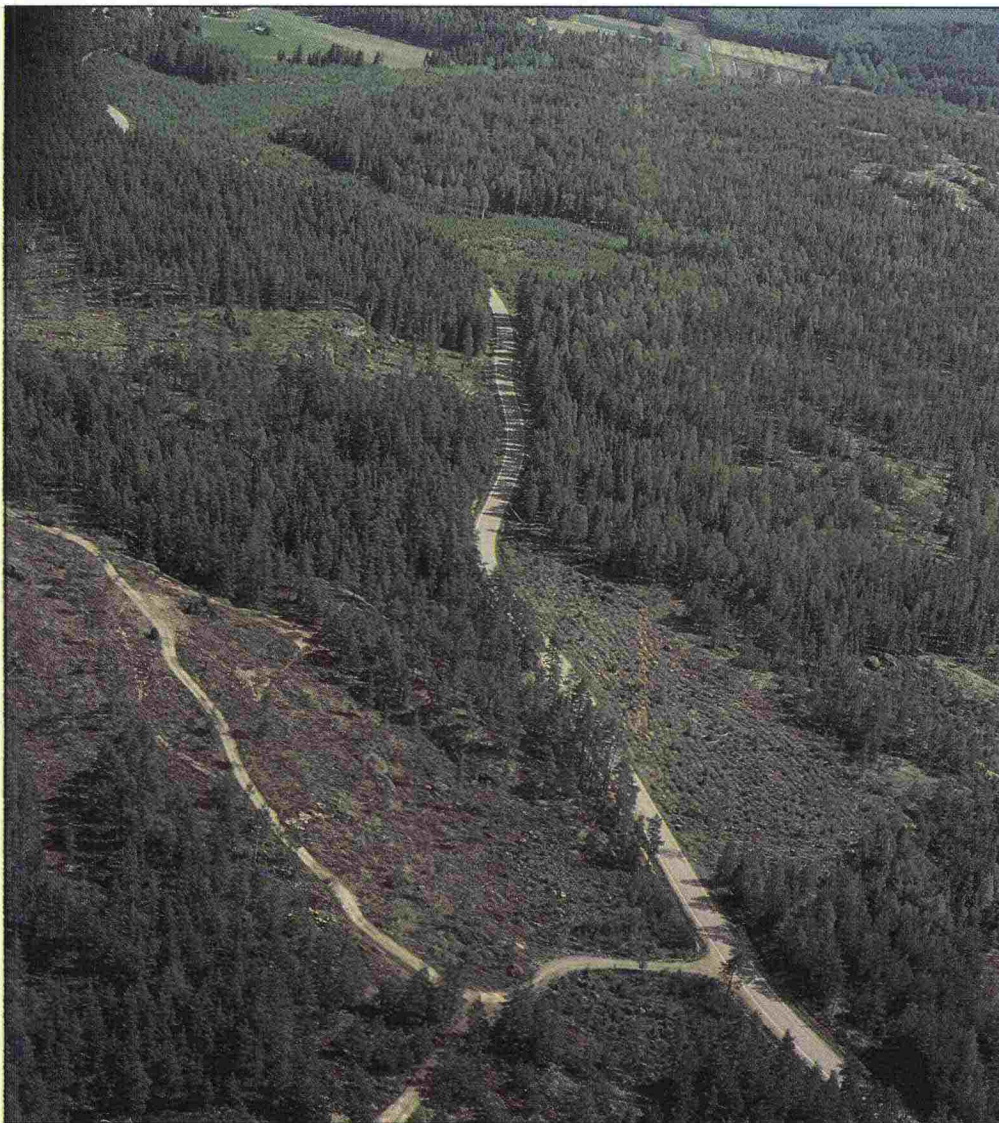
Nykytila

Jakso Klamilasta Ravijoelle kulkee pääosin metsäselänteellä. Vain Järvenkylässä tielinja leikkaa peltoaluetta ja pientä jokea. Kyseisessä kohdassa tienvarret ovat pensoittuneet ja niitä tulisi vesoa. Tiejaksolla on melko paljon hakkuuaukkoja. Maisemakuva on yksitoikkoinen, mutta toisaalta se antaa kulkijan mielenkiinnolle mahdollisuuden levähtää kylien välillä. Maisemakuva on yksitoikkoinen, mutta toisaalta se muodostaa kulttuurimaisemaltaan arvokkaille kyläalueille hyvän kontrastin.

Tavoite

- tienvarsien siistiminen pienpuustoa raivaamalla peltoalueilla
- tien lähimiljöö viimeistely (puustoryhmien ja yksittäispuiden raivaaminen esille, tieluiskien maisemointi)

taimikonhoitotoimenpiteiden ja kasvatusmetsien harvennusten tekeminen ajallaan, tien reunassa muuta kuviota voimakkaammin

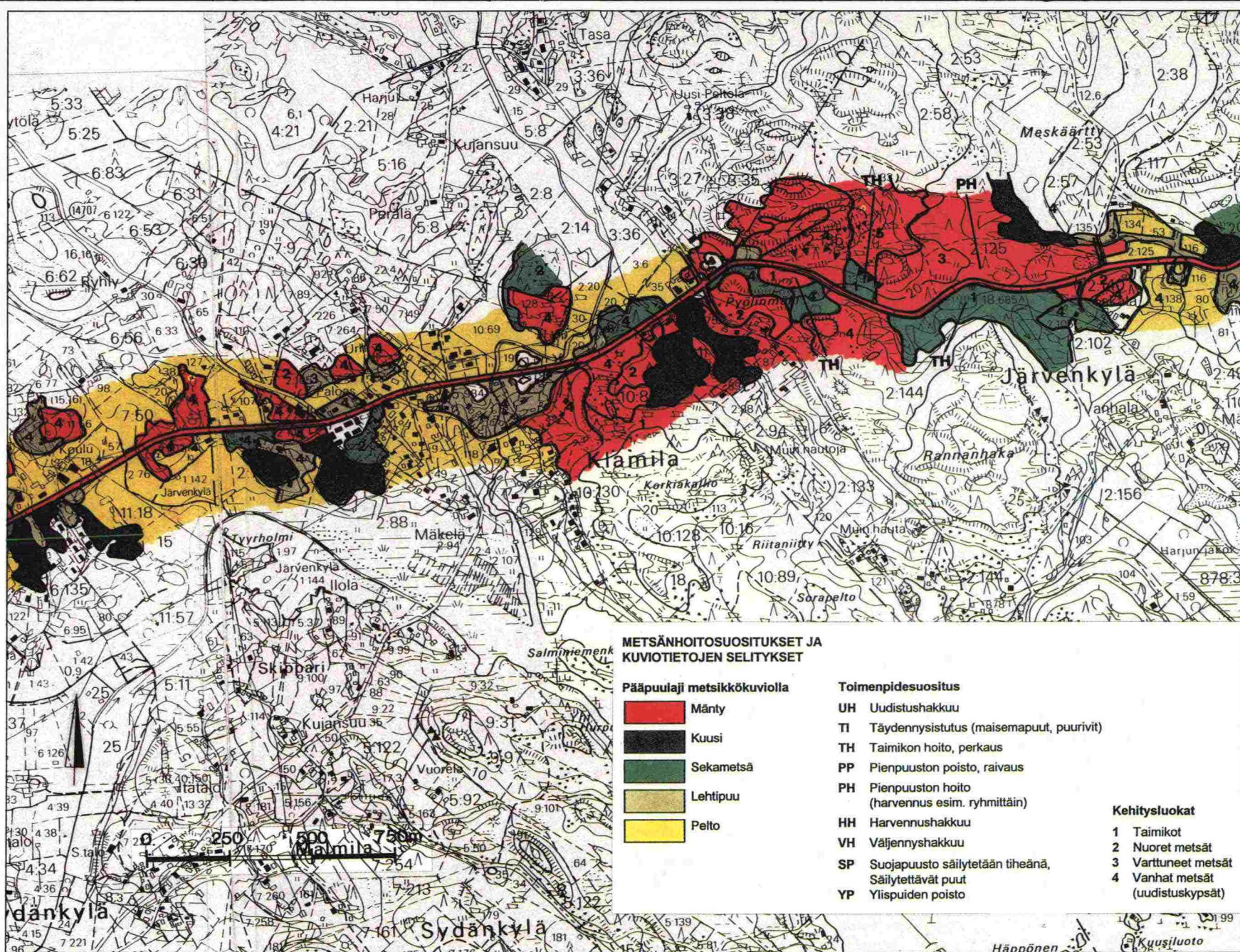


Kuva 38 Tiejakson avohakkuualat ulottuvat usein tienreunaan asti.

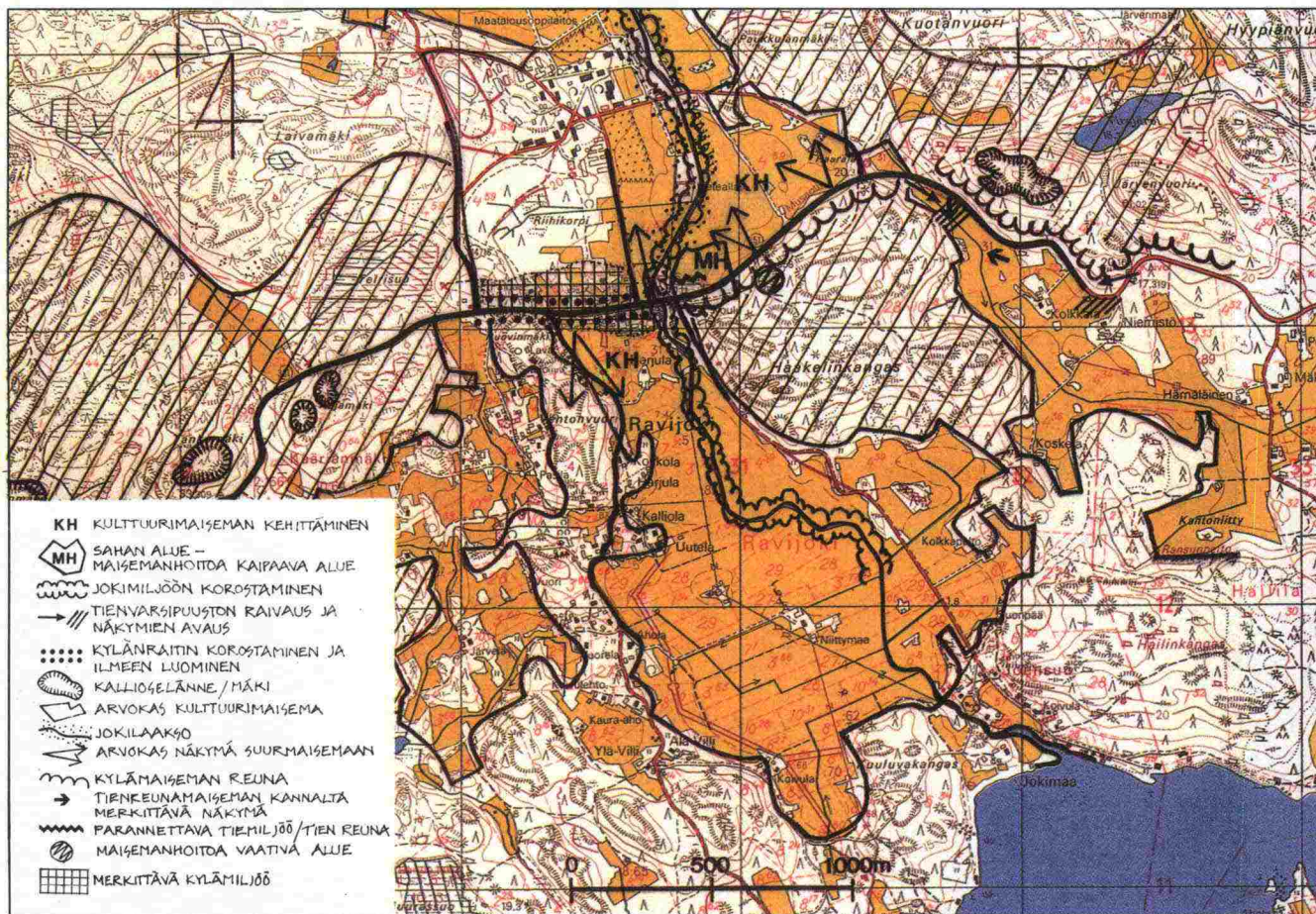
Maisemanhoitosuosituks

Tehtävät toimenpiteet kohdistuvat metsäkuvioille. Tiejakson metsät ovat pääasiassa nuoria tai varttuneita kasvatusmetsiä - yleensä mäntyvaltaisista. Taimikoilla tulee tehdä perkaus sekametsärakennetta suosien. Tien reuna- puusto voi jäädä muuta kuviota harvemmaksi. Nuorten ja varttuneiden kasvatusmetsien harvennushakkuista suositellaan tietä reunustaville kuvioille (HH), samalla tulisi raivata pienpuustoa tien reunasta (PH). Yksittäisiä hyvä- runkoisia nuoria koivuja voidaan jättää tien reunaan maisemapuiksi. Tehtävät toimenpiteet kohdistuvat metsäkuvioille. Pientä tiemiljöön parantamista voidaan tehdä lisäksi tieluiskia maisemoimalla ja tien optista ohjausta parantamalla (puuryhmien esiinotto mutkissa, näkemäalueiden kasvillisuuden raivaus).

Kartta 8 Metsänhoitosuosituksset



4.5 Ravijoki



Kartta 9 Nykytilan analyysi

Nykytila

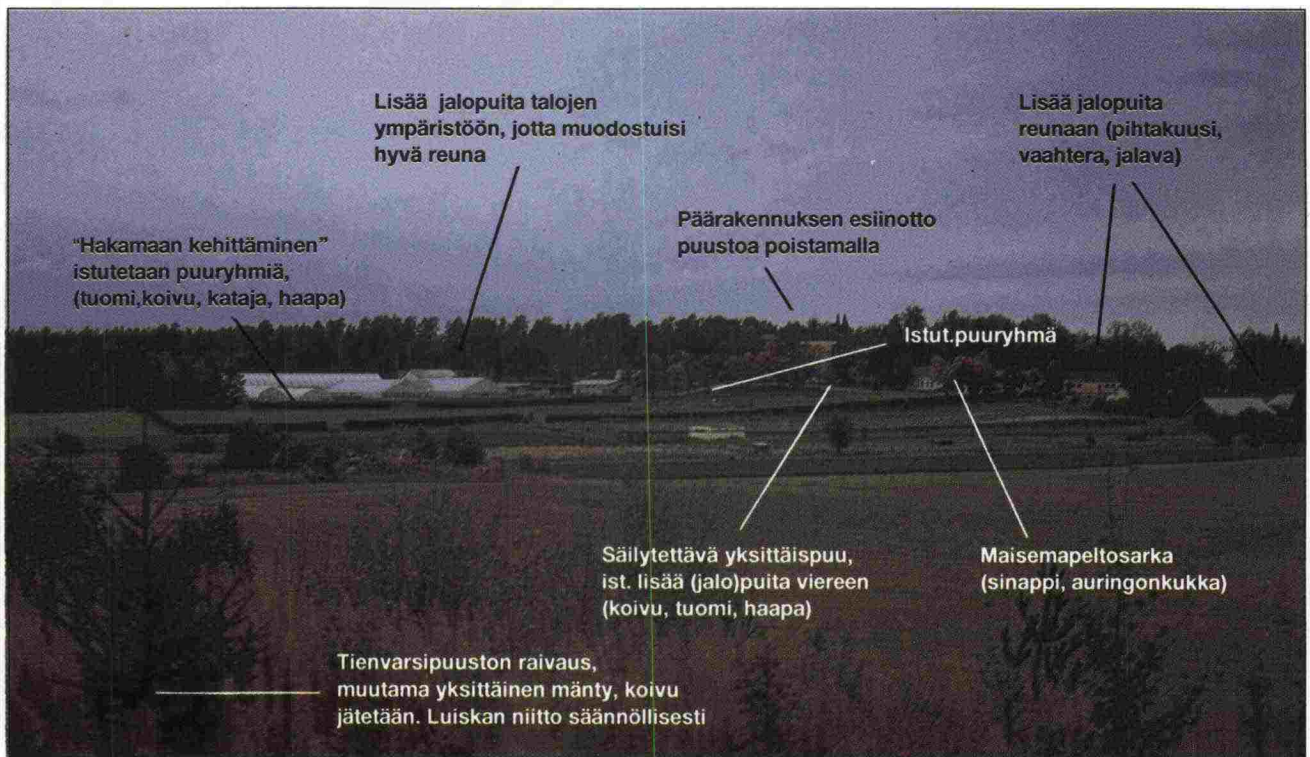
Ravijoen kyläalue avautuu laajojen peltoalueiden keskellä nauhamaisena. Harjun maatalousoppilaitoksen pihapiiri, hoidetut kujanneistutukset ja pellon keskellä kulkeva Ravijoki ovat maiseman tärkeitä yksityiskohtia. Sahan alue ei ole kovin häiritsevä, mutta pientä rajausta saha-alueelle voisi tehdä. Kylä-jaksolla tiemiljöö on vaatimaton. Harjun maiden kulttuurimaisema sijaitsee näkyvällä paikalla ja sitä voitaisiin kehittää perinteisempään suuntaan. Tie sijoittuu kulttuurimaiseman ihailun kannalta sopivasti peltojen reunavyöhykkeille - valitettavasti vain näkymät ovat vaarassa kasvaa umpeen.

Tavoite

- kylämiljööön kehittäminen
- kulttuurimaiseman hoito ja peltonäkymien avaukset -levähdyspisteen luominen

Maisemanhoitosuositukset

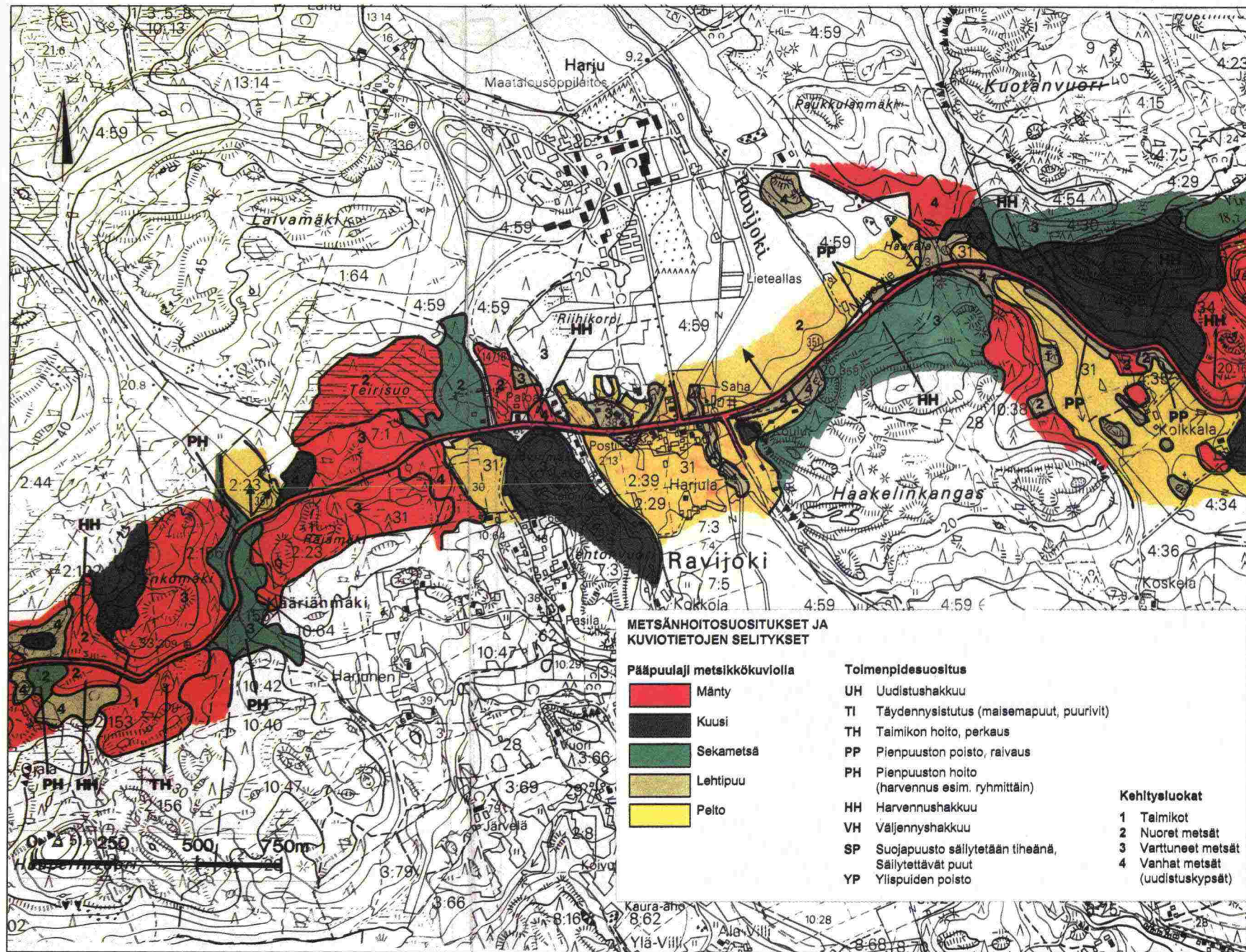
Selännejaksojen metsäkuviot kaipaavat harventamista (HH). Peltonäkymien edessä kasvavat harmaalepät ja pajukot olisi hyvä raivata pois (PP). Samalla tulisi harventaa ryhmittäin myös sekametsäkuvioiden reunavyöhykettä (PH). Ravijoen kylän tiemiljöötä voisi viimeistellä hienovaraisesti varustuksella (valaistus, pysäkit, roskakorit ja penkit). Saha-alueen rajausta voidaan tehdä esim. puuaidalla tai suojaviiheristutuksin. Tärkein kyläalueella tehtävistä toimenpiteistä on kuitenkin kulttuurimaiseman hoito. Peltosaarekkeiden monipuolistaminen eri puulajein, metsän reunavyöhykkeiden kehittäminen sekä Ravijoen varren puuston kehittäminen ja uudet istutukset pehmentäisivät maisemakuvaa sekä parantaisivat lintujen ja pieneläinten elinoloja. Pellon reunassa kulkevan tien varteen sopisi jokunen puuryhmä, esimerkiksi ehdotetun levähdyspisteen yhteyteen.



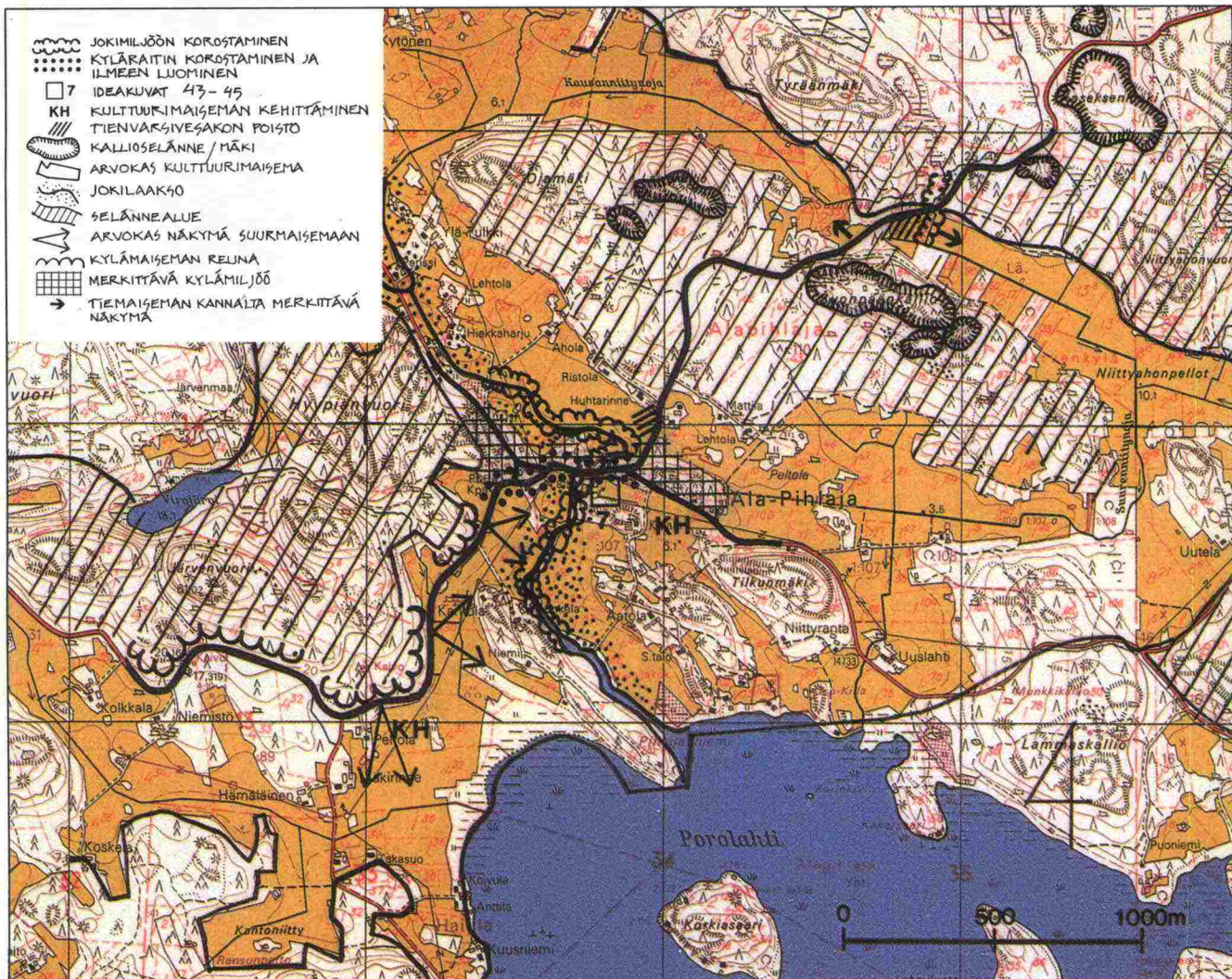
Kuva 39 Harjun maatalousoppilaitoksen laajoja pelloja voisi kehittää perinteisen kulttuurimaiseman tyyliksi monipuolistamalla jokimiljöön ja peltosaarekkeiden puustoa.



Kuva 40 Ravijoen kylä ilmasta katsottuna. Sahan alue ja tiemiljöö vaatisivat vähäisiä toimenpiteitä kulttuurimaiseman hoidon lisäksi.



4.6 Ala-Pihlaja



Kartta 11 Nykytilan analyysi

Nykytila

Ala-Pihlajan kylä on hyvin pienipiirteinen ja sijoittuu Porolahden ja museotien väliselle alueelle. Keskellä kylää kulkee peltolaakson poikki painanteessa joki, jonka ympäristö on hyvin puustoista. Kylän maastonmuodot ovat voimakkaat. Palveluja on niukasti. Tieltä etelään päin avautuu pelto-alueille hienot näkymät. Tämän takia suurmaisemassa sijaitsevien talojen pihapiirit ja metsänreunat ovat maisemakuvan kannalta tärkeitä elementtejä. Pensoittuneet pienet pellot ja umpeenkasvanut jokimiljöö sekä tienvarsi- en vesakoituminen kaipaavat toimenpiteitä. Kylän keskellä oleva kesantopelto on maisemallisesti tärkeä, koska se on kylän keskipisteessä.

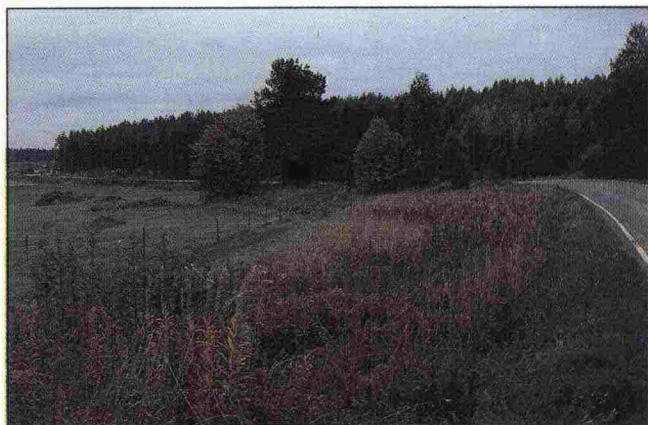
Tavoite

- jokimiljöön korostaminen ja esiinotto
- kulttuurimaiseman kehittäminen
- tiemiljöön kehittäminen

Maisemanhoitosuositukset

Kaukomaisemassa tärkeät metsäselänteiden uudistushakkuut tulisi tehdä maaston muotoja mukaillen ja mielellään useammassa erässä. Mäen lakien puut voidaan hakata viimeksi, ettei silhuetti rikkoudu. Erityisesti Pihlajanien vanha kuusikko olisi hyvä uudistaa suojavyöhykkeitä käyttäen ja niin, että kuviolle jää mahdollisimman paljon jättöpuita (lehtipuustoa). Kaikki peltöjen keskellä olevat metsäsaarekkeet tulisi säilyttää maisemaa elävöittämässä. Tienvarren vanhojen kuusikoiden ja männiköiden uudistusalat tulisi muotoilla huolella maastoon. Kuusikot voidaan uudistaa useammassa vaiheessa aloittaen tien reunasta kuten metsänhoitoperiaatteissa on esitetty (luku 3.2). Metsäisillä jaksoilla voidaan raivata liiallista pienpuustoa, erityisesti jyrkissä kaarteissa (PP) näkemien parantamiseksi.

Ala-Pihlajan kylässä tarvitaan suhteellisen vähän maisemaa parantavia toimenpiteitä. Tärkein niistä on jokimiljöön puuston raivaaminen ja sillan kaiteiden uudistaminen. Periaate jokivarren kehittämisestä on esitetty ideakuvissa 41 ja 42. Kyläraitin varteen voitaisi istuttaa jalopuita maisemapuiksi (vaahtera, tammi, jalava) risteyskohtiin, tienmutkiin ja talojen pihaille. Avointa kesantopeltoa tien pohjoispuolella voidaan hoitaa niittynä, maisemapeltona (hunajakukka, sinappi, tms. kasvilaji) tai kehittää siitä puoliavoin hakamaa (puuryhmiä). Suurmaisemassa erottuvat pihapiirit ovat tärkeitä. Niiden reunavyöhykkeitä samoin kuin peltosaarekkeitä voisi kehittää kerrokselliseksi (eri puu- ja pensaslajeja). Maanomistajat voisivat halutessaan istuttaa tonteilleen lisää yksittäisiä havupuita (pihdat, okakuuset, Douglaskuuset) ja hyvän syysvärin omaavia jaloja lehtipuita (vaahtera, saarni, orapihlaja, pihlaja). Tienvarsilla kasvavat ruusut ja katajat tulisi säilyttää. Tienvarsien hoitaminen ketokasvillisuutena olisi kokeilumielessä innostavaa.



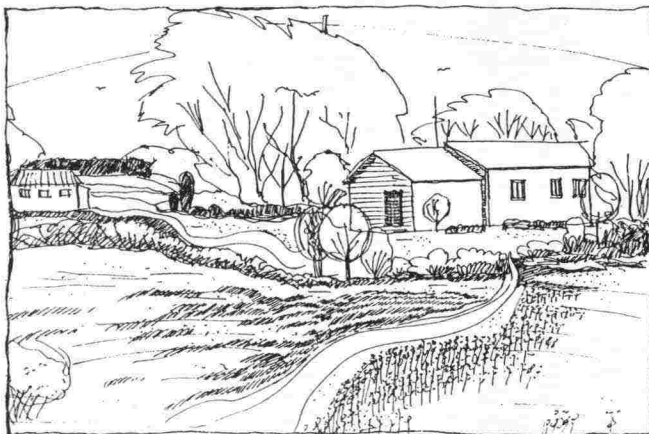
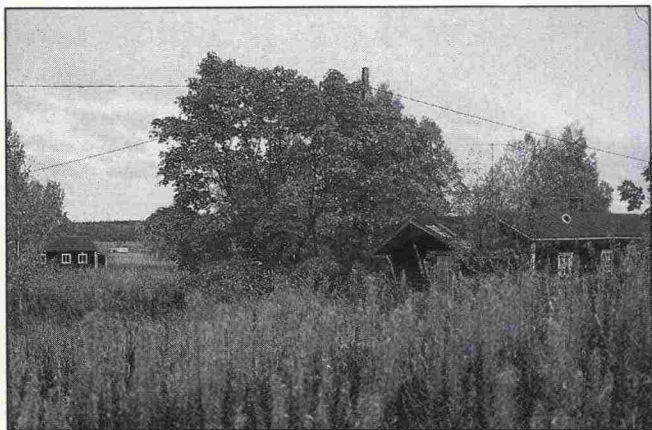
Kuva 41 Ala-Pihlajan kyläalue sijoittuu pääosin avoimeen peltomaisemaan. Tienvarsia voitaisiin kehittää niittyinä. Jalot lehtipuut toisivat puusarekkeisiin elävyyttä.



Kuva 42 Jokimiljöö on peitossa ja sitä tulisi avata reilusti puustoa poistamalla.

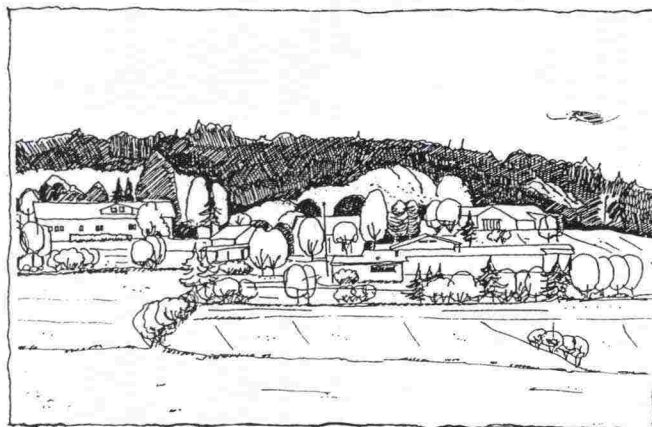
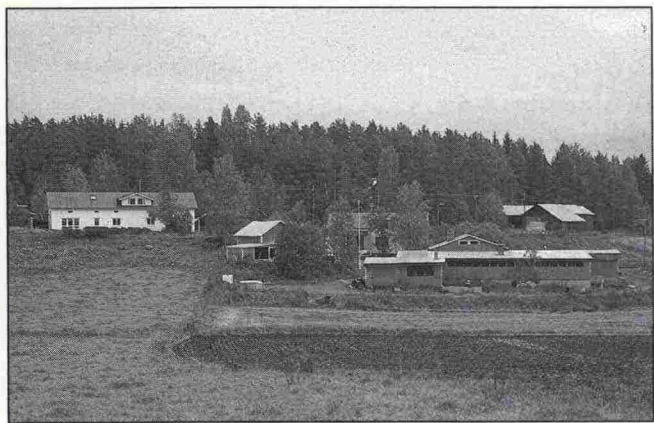


Kuva 43 Periaatekuva Ala-Pihlajan maisemanhoidollisista suosituksista.



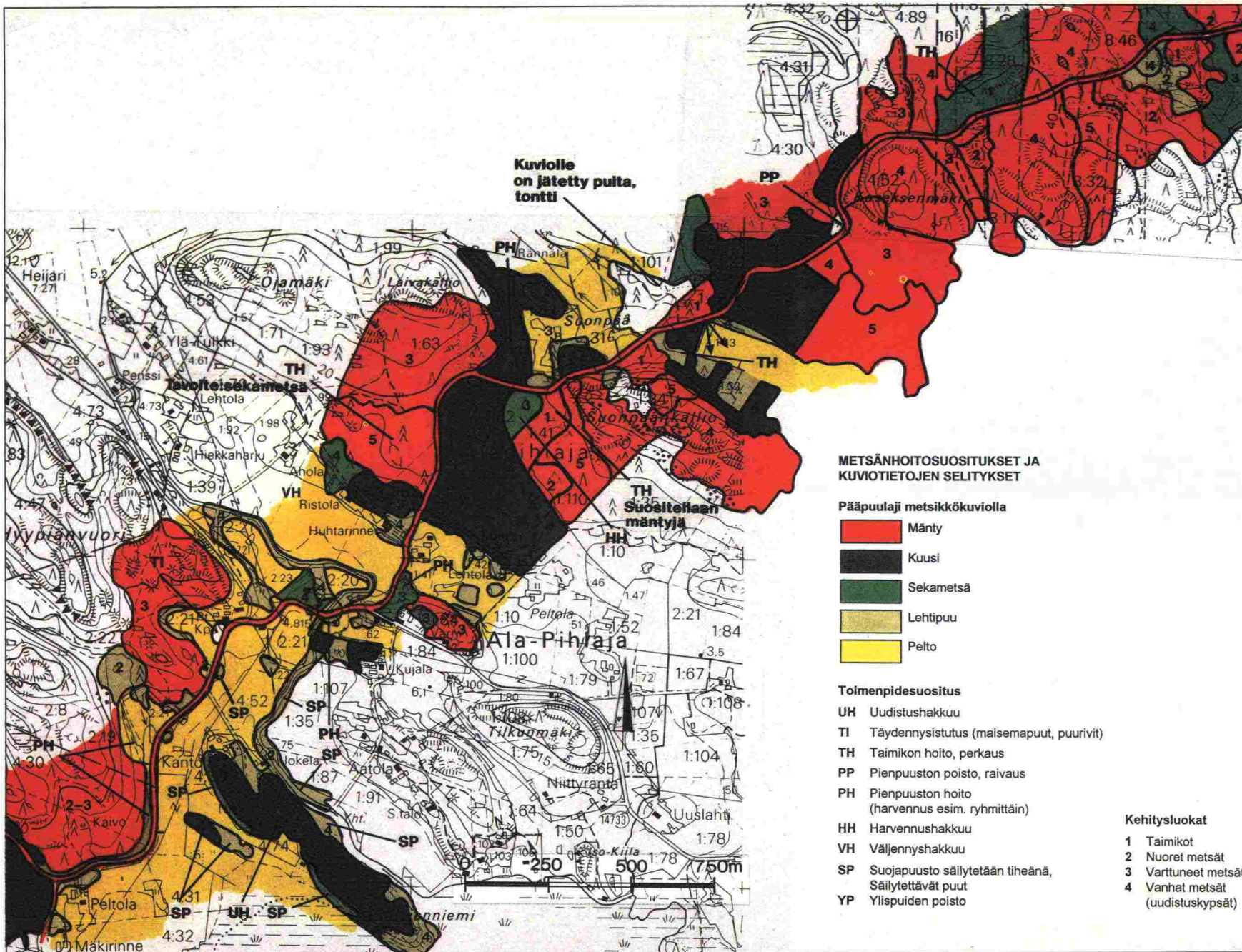
Kuvat 44 a ja b

Tien pohjoispuolella olevaa umpeenkasvanutta peltoalaa voitaisiin kehittää niittynä, maisemapeltona tai laidunmaana.

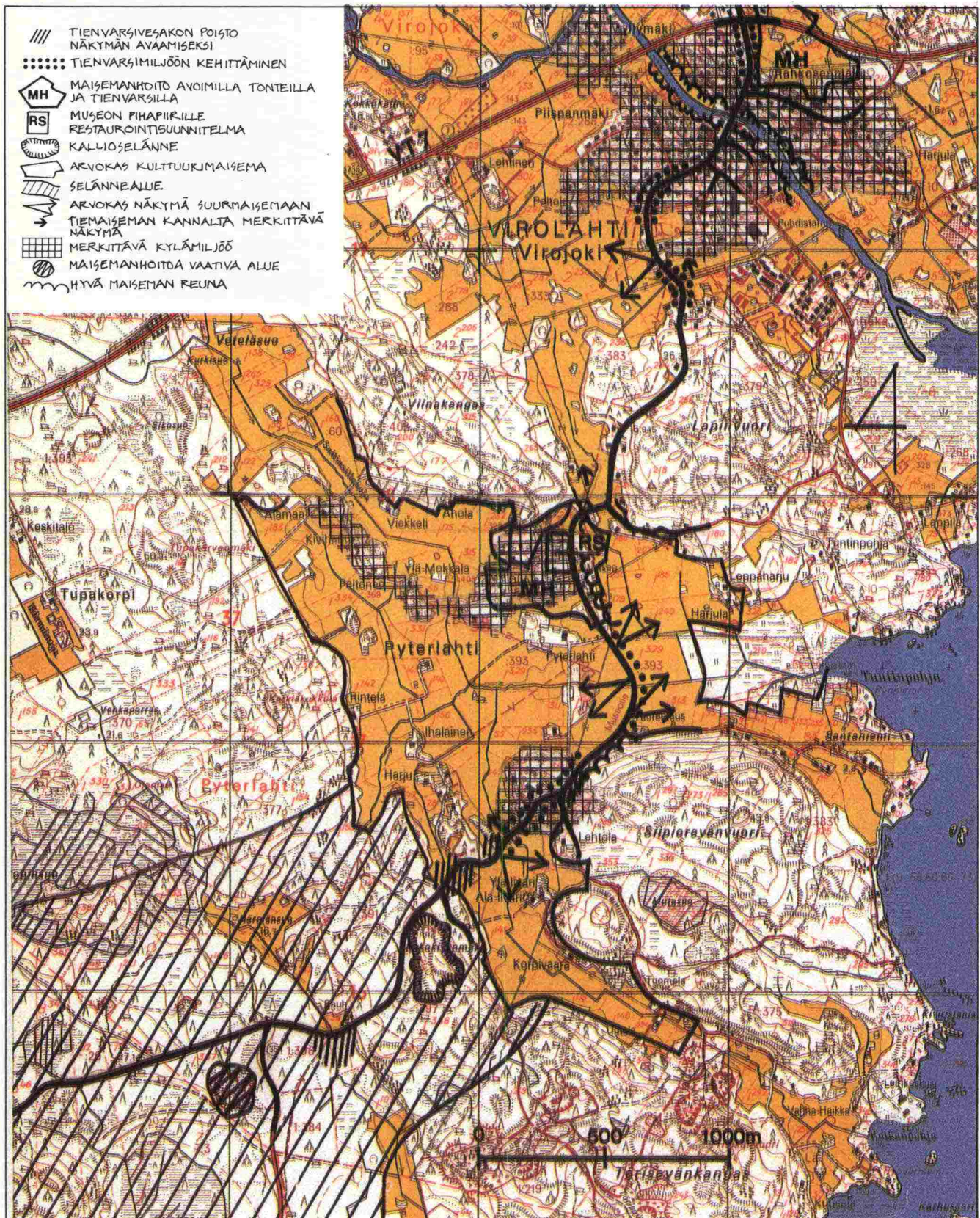


Kuvat 45 a ja b

Kaukomaiseman näkyvät pihapiirit, tilat ja metsänreunat ovat maisemakuvan kannalta tärkeitä. Kuvan tilalle voisi istuttaa reunapuustoa peltoja vasten sekä pihapiiriin jaloja lehti- ja havupuita.



4.7 Pyterlahti - Virojoki



Kartta 13 Nykytilan analyysi

Nykytila

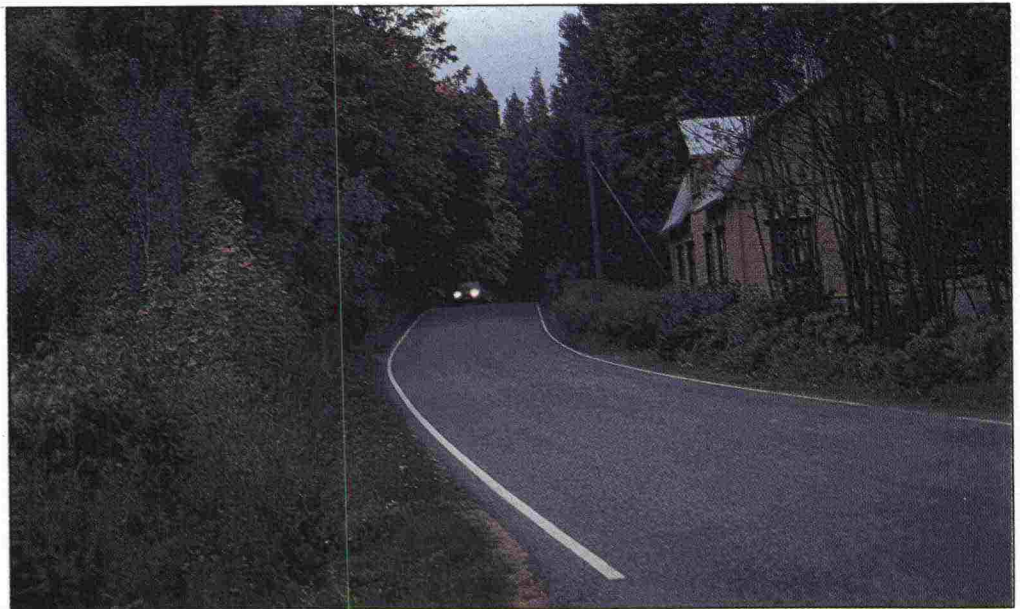
Jakso Pyterlahti-Virojoki käsittää pääosin avoimessa peltomaisemassa kulkevan tielinjan. Peltoalueet ovat intensiivisessä viljelyssä eivätkä näin ollen ole päässeet vesakoitumaan. Maisemakuvaa hallitsevat laajat peltoalueet peltosaarekkeiden keskellä olevien pihapiireineen ja pitkät näkymät. Museon pihapiiri sijoittuu mäen laelle. Arvokas vanha pihapiiri on päässyt rapistumaan ja kaipaa restaurointia. Tienvarteen sijoittuvat pihapiirit rajaavat kauniisti tietilaa ennen museota olevalla jaksolla. Sen sijaan Virojoen puoleisessa päässä alavaan maahan sijoitetut rivitalot heikosti rajattuine pihoi-neen ovat epäkohta. Vanhempien talojen pihapiireissä on niinikään paran-tamista. Taajamajaksolla tievarustelu on niukkaa ja sitäkin voisi parantaa edellisten kaltaiseksi ainakin pysäkkien ja roskakorien sekä valaistuksen osalta.

Tavoite

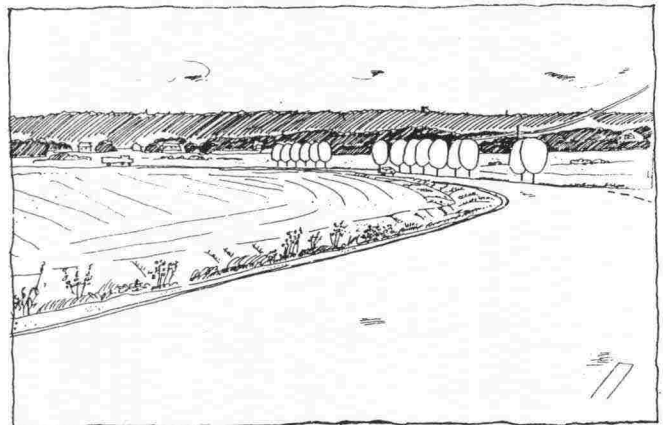
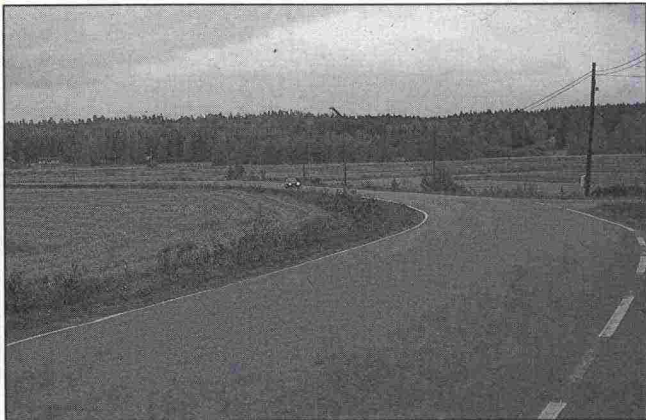
- kulttuurimaiseman hoito
- tiemiljöön kehittäminen
- pihapiirien kunnostaminen
- museon pihan restaurointi (laaditaan suunnitelma)

Maisemanhoitosuosituks

Pyterlahden tiemiljöötä avoimen peltoalueen keskellä voidaan juhlistaa ulkokaarteeseen tehtävillä puurivi-istutuksilla. Puulajeiksi sopisivat esimerkiksi tammea, vaahteraa tai jalavaa, riittävän suurina taimina istutettuina. Museopihan restaurointisuunnitelman laatiminen on haastava tehtävä, jonka tulisi pohjautua historiallisiin aspekteihin. Tien lähimiljööseen liittyy myös pieniä peltoaloja, joita voitaisi kehittää niittyinä. Virojoen puoleisessa päässä rivitalo-alueiden ja tien väliin tulisi istuttaa suojapuustoa (korkea pensas ja puuryhmät). Pihapiirien maisemoinnin voisi tehdä esimerkiksi talkootyönä. Pyterlahden kartanon edustalla on edustava metsälehmussaareke, jossa kasvaville lehmuksille olisi hyvä harventaa kasvutilaa. Tie kulkee uudistuskypsän metsäsaarekkeen läpi (UH). Tämä saarekkeen uudistaminen voidaan aloittaa tien itäpuolelta. Vanhojen kuusten tilalle suositellaan koivua sekä vaahteraa.

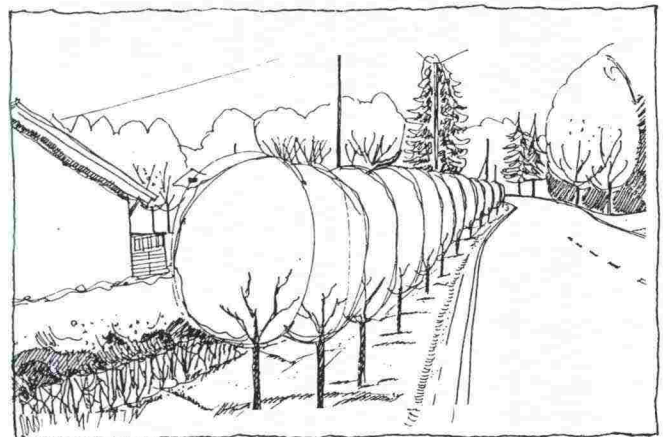
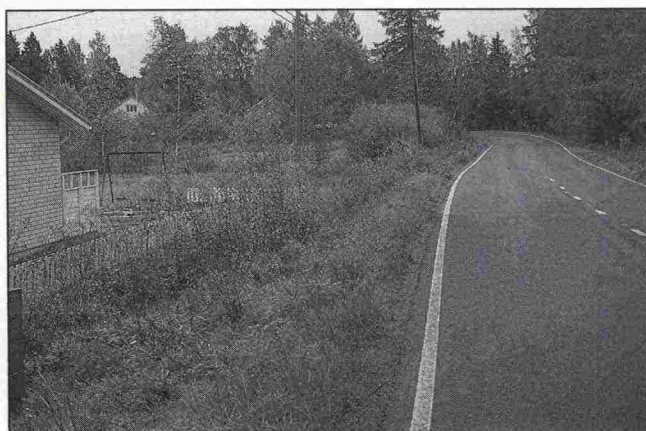


Kuva 46 Museon pihapiiri ja päärakennus saisivat näkyä tielle. Pihapiiri kaipaa pikaista restaurointia.



Kuvat 47 a ja b

Avoimessa peltomaisemassa tien ulkolaitaan voidaan istuttaa jalopuurivi; esim. vaahteralla.



Kuvat 48 a ja b

Virojoen sisääntulojakso on viimeistelemätön. Pelto- ja tonttialueet sekä tienvarsipuusto kaipaavat intensiivistä hoitoa. Kuvan rivitaloalueen ja tien väliin voisi istuttaa suojavihervyöhykkeen.



Kuvat 49 ja 50 Virojoen taajamaraitin varrella on useita huonokuntoisia rakennuksia ja pihapiirejä. Niitä tulisi restauroida esimerkiksi talkootöin.

**METSÄNHOITOSUOSITUKSET JA
KUVIOTIETOJEN SELITYKSET**

Pääpuulaji metsikkökuviolla

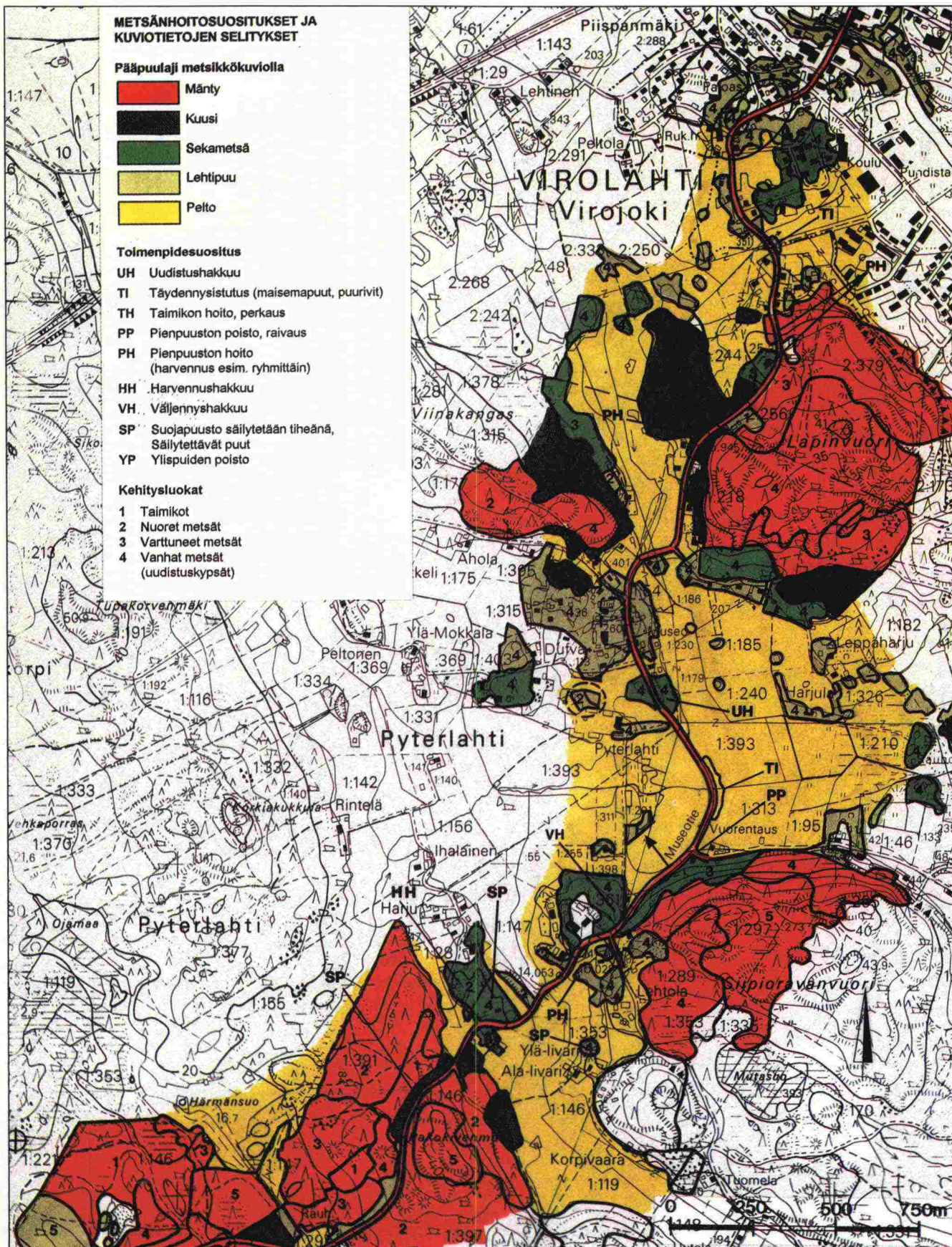
- Mänty
- Kuusi
- Sekametsä
- Lehtipuu
- Pelto

Toimenpidesuositus

- UH Uudistushakkuu
- TI Täydennysistutus (maisemapuut, puurivit)
- TH Taimikon hoito, perkaus
- PP Pienpuuston poisto, raivaus
- PH Pienpuuston hoito (harvennus esim. ryhmittäin)
- HH Harvennushakkuu
- VH Väljennyshakkuu
- SP Suojapuusto säilytetään tiheänä, Säilytettävät puut
- YP Ylispuiden poisto

Kehitysluokat

- 1 Taimikot
- 2 Nuoret metsät
- 3 Varttuneet metsät
- 4 Vanhat metsät (uudistuskypsät)



Kartta 14 Metsänhoitosuositukset

5 JATKOTOIMENPIDESUOSITUKSET

Suuren Rantatien maisemanhoidon yleissuunnitelma on perustana museotien ympäristön kehittämiseksi. Se voi onnistua vain hyvällä yhteistyöllä ja innostuksella. Maisemanhoitosuunnitelmassa esitetyt toimenpidesuosituks-
set ovat suunnitelmaa laatineiden maisema-asiantuntijoiden ideoita, joita tien varren maanomistajat voivat vapaasti toteuttaa. Ne eivät sido maanomistajien omaa suunnitelua tai maisemanhoitoa, vaan pyrkivät vain antamaan ideoita tiemaisemanhoidon näkökulmasta. Jatkotoimenpiteisiin liittyvät ideat kohdistetaan seuraaville tahoille:

- Kaakkois-Suomen tiepiiri (tiehen liittyvät parantamistoimenpiteet, kunnossapito)
- Etelä-Karjalan metsälautakunta (tilakohtaisten metsätaloussuunnitelmien laadinta)
- Maaseutukeskus (ohjaa pihapiirien suunnittelua)
- Maisemasuunnittelijat (konsulttityönä tehtävät yksityiskohtaiset kylä- ja maisemanhoitosuunnitelmat esitetyistä kohteista, tiehen liittyvien parantamistoimenpiteiden suunnittelu (levähdysalueiden, opasteiden ja kalusteiden suunnittelu)
- tien varren asukkaat ja maanomistajat hoitotoimenpiteiden toteuttajina yksityismailla ja -metsissä.

Seuraavassa on esitetty joitakin konkreettisia ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi. Ehdotus toimenpiteistä vastaavaksi tahoksi esitetään aina toimenpiteen yhteydessä (suluissa)

Kyläsuunnitelmat ja pihasuunnitelmat (maaseutukeskus, kunnat, kylätoimikunnat)

- Klamilan kyläsuunnitelma
- Pyterlahden museon pihapiirin restaurointisuunnitelma
- Ravijoen kulttuurimaiseman hoitosuunnitelma

Pienet maisemanhoitotoimenpiteet (kunta ja yksityiset maanomistajat):

- Mäntlahden, Ala-Pihlajan, Pyterlahden ja Virojoen kyläalueiden pihapiirien hoito ja kasvillisuuden uudistaminen esim. talkootöin
- tienvarren uudisistutukset (Ala-Pihlaja, Pyterlahti)
- polut näköalapaikoille
- raivaustalkoot tien varrella (esim. kylätoimikuntien vetäminä)

Pienet tieympäristön parantamistoimenpiteet (tielaitos):

- opasteiden ja tievarusteiden suunnittelu
- Lupinlahden levähdysalueen ja Haminan (vt 7) liittymäalueen suunnittelu

- näkemäalueiden säännöllinen niitto
- levähdyspisteiden kehittäminen
- tievarustelu kyläalueilla

Metsänhoitosuunnitelmat (metsälautakunta, yksityiset metsänomistajat):

- tilakohtaiset metsätaloussuunnitelmat

Kulttuurimaisemanhoito (maaseutukeskus, yksityiset maanomistajat, koulut jne.):

- Ravijoen, Ala-Pihlajan ja Pyterlahden kulttuurimaiseman kehittäminen ja hoito
- perinnebiotooppikokeilut (Mäntlahti, Ala-Pihlaja, Klamila)
- maisemapeltokeilut (kuten edellä)
- Kulttuurimaisemanhoito ja vaihtoehtoiset viljelymenetelmät (luomuviljely, perinnelajisto esim. tattari, pellava ym. kokeilut) Harjun maatalousoppilaitoksen harjoitustyöaiheena yhdessä viljelijöiden kanssa
- EU:n ympäristötukimäärärahojen anominen ja käyttö em. hankkeisiin

Elinkeino- ja matkailu- ja virkistyspalvelujen parantaminen (maaseutukeskus, Kymenlaakson liitto, kunnat, kylätoimikunnat ja yksityiset maanomistajat):

- tiedottaminen, neuvonta
- suoramyyntitoiminta tiloilta
- majoituspalvelut, kesäleiritoiminta, retket (lintuharrastukseen, ratsastukseen ym. toimintaan liittyen)

Museotien ainutlaatuisuuden takia kohteesta voidaan kehittää mainittava matkailukohde. Hallitsemattomasti lisääntyvä läpiajoliikenne aiheuttaa kuitenkin myös paljon riskejä ja ympäristöhaittoja, minkä takia se ei ole suotavaa. Tielle tulisi asettaa selvät tavoitteet niin sen käytön kuin ympäristön kehittämisen kannalta. Tärkeää on myös seurannan järjestäminen (miten onnistuttu työssä, mitä muutoksia ja haittoja parantaminen on tuonut tullessaan, ovatko asetetut tavoitteet toteutuneet jne.). Museotien kehittäminen voi myös toimia väestön työllistäjänä. Tätä tärkeämpää on kuitenkin yhteistyön virittäminen, eri ammattialojen lähteneminen, sektorisuunnittelun rajojen rikkomisen sekä halu parantaa ympäristöä uudella tavalla. Kohde ainakin on ainutlaatuinen, ottakaamme siis haaste vastaan!

Lähdekirjallisuus:

Antila, Kimmo, Pietarin ja Viipurin teillä. Tienpito ja maantieliikenne Kaakkois-Suomessa 1812-1950. Tiemuseon julkaisuja 9. Jyväskylä 1994.

Gardberg, C.J. - Dahl, Kaj, Kuninkaantie. Keuruu 1991.

Johansson Olof & Hedin Pekka 1991. Restaurering av ängs- och hagmarker. Naturvårdsverket. Solna 1991.

Kaakkois-Suomen tiepiiri 1995. Kymen läänin yleisten teiden ympäristön tila. Luonto, maisema ja kulttuurihistoria. 74 s. Helsinki 1995.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26. Jyväskylä 1992.

Masonen, Jaakko, Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki 1989.

Masonen, Jaakko, Tielaitoksen museotoiminta. Tiemuseon raportteja 1 /1994. Helsinki 1994.

Metsäkeskus Tapio 1994. Luonnonläheinen metsänhoito. Metsänhoitosuosituksat. Metsäkeskus Tapion julkaisuja 6/1994.

Oliver W. R. Lucas 1991. The Design of Forest Landscapes. Oxford University press.

Salenius, J., Niitä näitä Itä-Suomesta. Helsinki 1877.

Salminen Tapio, Suuri Rantatie. Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7. Helsinki 1993.

Salminen, Tapio, Suuren Rantatien Inventointiraportti. Tiemuseon raportteja 1 /1992.

Suuren rantatien inventointikertomus 1991. Tielaitoksen museotoiminta, Tampere.

Tie yhdistää. (toim. Leena Sälejoki-Hiekkänen, Jaakko Heinonen, Rismo Virpimaa) Tiemuseon julkaisuja 2. Helsinki 1986.